AUTOSPRINT

SETTIMANALE 18
Anno XXXIV - 3-9 maggio 1994
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%
L. 4.000

La Formula 1 sotto shock

È MORTO SENNA

40018
9 770005 174006

Sommario

18 SETTIMANALE - ANNO XXXIV
3-9 maggio 1994
L. 4.000

AUTO SPRINT

REDAZIONE
40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7, telefono 051/62.27.111,
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna,
telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
telefax: 051/625.83.10.

DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE
FRANCO NUGNES

CAPISERVIZIO
DIEGO FORTI (F.1)
ANGELO ORSI (Immagine)
SERGIO REMONDINO (Rally)

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI
LEONARDO IANNACCI
CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
MARIO DONNINI - PIETRO GASPARRI
MARISA IMBROGNO - MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI

SERVIZI SPECIALI
ROBERTO BOCCAFOGLI - PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI - GIORGIO PIOLA
FABIO RAVAIOLI - ALESSANDRO STEFANINI
ENRICO ZANARINI

GRAFICA E IMPAGINAZIONE
GIORDANO CAPELLI (responsabile)
ADRIANA DOLLA - ALBERTO RONDELLI

SEGRETERIA
SAMANTHA FLOREANCIG
F. GIGI RUECKERT (esteri)
MIRCO LAZZARI (archivio)

DISEGNI
STEFANO ADAMI - ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA - MASSIMO VALLESE

COLLABORATORI
René Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini, H. Jürgen Tücherer, Jeremy Shaw, Thomas Voigt, Grahame Ward.

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. - Piazza Colonna 361 - 00187 Roma - tel. 06/684.06.97 - Telefax 06/684.06.97 - Telex Dipari 626169. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9, telex 312597 Mexint-I.

PUBBLICITÀ: Concessionaria AREA NORD S.p.A.
Via Durini, 24 - 20122 Milano
tel. 02/76020851 - telefax 02/76020886.

FOTOLITO: Zincografica Felsinea Srl,
via San Pier Tommaso 18/G - 40139 Bologna
tel. 051/492250 - fax 051/541182.

FOTOCOMPOSIZIONE E STAMPA: Poligrafici il Borgo S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna)
Via dell'Industria 6 - Tel. 051/625.70.18

USPI
AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA FONDATO NEL 1961 ASSOCIATO ALLA UNIONE STAMPA PERIODICI ITALIANA

Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 990

CONTI EDITORE S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE
ADOLFO GALLEAZZI

Direttore sezione libri: Paolo Facchinetti - Ufficio Pubblicità: Loredana Malaguti - Ufficio concorsi: Serena Santoni - Ufficio diffusione: Ulderico Comparone - Ufficio abbonamenti: Roberto Galliani

AMADUZZI

VELOCITA'

FORMULA UNO
12 Addio Ayrton
Scompare in un drammatico incidente durante il Gp di San Marino il campione più amato, un giorno dopo la tragedia di Ratzenberger

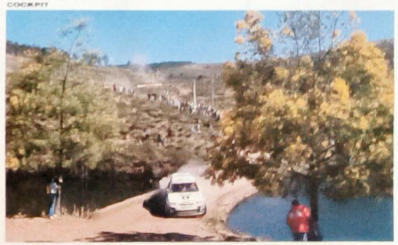
FORMULA INDY
44 Penso positivo
Emerson Fittipaldi, uno dei veterani della serie americana, spiega quali sono le motivazioni che lo portano ancora a rischiare...

FORMULA 3
58 Dominio infernale
Fisichella ha preso il largo nel tricolore con Pacchioni e Rangoni abituali «valletti». Scopriamo perché non c'è lotta nell'italiano

COCKPIT

52 Nei Dtm è crisi Mercedes

COCKPIT



86 La Fiat Punto Cabrio

RALLY

L'INTERVISTA
64 Francois Delecour

ESCLUSIVO
66 Cosa c'è dietro
Ecco nei dettagli la proposta che l'associazione dei costruttori ha presentato la scorsa settimana alla Fia. Minacciando la secessione...

PROMOZIONE
78 Valle d'Aosta

OPINIONI

4 Io, canaglia
di Giorgio Faletti

11 Domenica notte
di Carlo Cavicchi

L'ALTRA DOMENICA

91 Le gare in Italia

RUBRICHE

8 news karting
50 notiziario csai
72 news rally
82 news velocità
90 domenica sprint
108 news estero
110 portobello
111 crucisprint
114 dove si corre

io, canaglia

Frasi celebri

GIORGIO FALETTI

Mio figlio, con la McLaren, l'anno prossimo spacca il culo a tutti».
(**Mario Andretti a Rick Mears** - Nazareth Natale 1992)

«No, io non chiamo nessuno. Se vogliono che corra mi chiamano loro!»
(**Riccardo Patrese a Susy** - stesso Natale)

«Se non va neanche quest'anno, mi tocca chiamare qualcuno su Marte, perchè sulla terra li ho chiamati tutti...»
(**Luca di Montezemolo a Edwige** - Rosati Roma)

«Cucù!»
(**André de Cortanze,** ingegnere alla Peugeot con **Jean Todt**!)

«Hei, che ci fai qui? Non dirmi che... Noooooooooo»
(**Jean Todt** ad **André de Cortanze,** all'epoca ingegnere Peugeot)

«Figurati se alla Benetton prendono Verstappen. Sarà anche veloce però, se non altro, Luca è italiano»
(**Il padre di Luca Badoer.** Data non riportata)

«C'è un collo per lei»
(**Marco Bacini,** spedizioniere Traco a **Jean Alesi**)

«Eddie, mi raccomando...»
(**Eddie Jordan a Eddie Irvine** - Griglia di partenza Gp Brasile)

«E mi ero pure raccomandato!»
(**Eddie Jordan a Eddie Irvine** - Motorhome Jordan stesso Gp)

«Che c... ha 'sta lampada che non funziona di nuovo?»
(**Flavio Briatore** - Londra)

«Piuttosto che vendere la squadra mi faccio tagliare le palle!»
(**Guy Ligier** - 1992)

«Guy chi? Ligier!? Ma che voce hai, sembri la Callas!»
(**Un amico a Guy Ligier,** - telefonata 1994)

CLIC

Top driver

TORNA TELESPRINT

1 4 4 6 6 2 9 3 3

Il nuovo e dinamico servizio quotidiano di news automobilistiche in collegamento telefonico diretto con la redazione di AUTOSPRINT

Con una semplice telefonata sarete sempre aggiornati sugli avvenimenti del mondo dell'automobilismo da competizione

Telesprint è suddiviso in quattro aree ben distinte che saranno illustrate in apertura di chiamata. Sarà possibile scegliere gli argomenti che più interessano digitando sulla tastiera del telefono i numeri richiesti oppure rispondendo «vero» alle precise domande dello speaker 1...2...3...4... e via con TELESPRINT

1 FORMULA 1 2 RALLY 3 ALTRA VELOCITÀ	Risultati e classifiche in tempo reale, anticipazioni, interviste e commenti dai circuiti e dalle strade d'Italia e del mondo
4 SONDAGGIO	La possibilità di esprimere la propria opinione su fatti e personaggi del panorama automobilistico
0 CAMBIO	Per interrompere l'ascolto in qualsiasi momento e cambiare velocemente l'argomento

Ma quanto costa?

La tariffa che sarà addebitata è di appena 952 lire al minuto più IVA, pari a circa 1050 lire complessive al minuto. In due o tre minuti al massimo ci si potrà aggiornare su quello che più interessa

Il servizio è realizzato in collaborazione con Audio 5 srl

Da ritagliare e mettere nel portafogli...

AUTOSPRINT TELESPRINT

1 4 4 6 6 2 9 3 3

Per essere informati in tempo reale

LE GARE

PISTA RIOVEGGIO

Rioveggio (Bo), 24 aprile 1994

Classe 60 Minikart: 1. Corsetti (Dap) 10 giri in 8'11"06; 2. Bonetti (Crg) 8'15"38; 3. Montosi (Por) 8'15"98; 4. Marconi (Sirel) 8'16"21; 5. Franzoni (Dap) 8'16"38. Tutti i motori sono Comer.

Classe 80 Junior: 1. Musetti (Crg-Iame) 22 giri in 14'52"79; 2. Chieregati (Tony-Iame) 14'53"11; 3. Garuti (Tony-Parilla) 15'03"51; 4. Cumuli (Sirel-Parilla) 15'03"96; 5. Iscra (Npk-Parilla) 15'04"40.

Classe 100 Nazionale: 1. Picchioni (Mari-Sirio) 22 giri in 14'19"97; 2. Veronesi (Npk-Parilla) 14'26"57; 3. Polastrini (Fer-Al-Sirio) 14'32"96; 4. Vannini (Top-Comer) 14'35"37; 5. Martino (Npk-Sirio) 14'55"77.

Classe 125 Nazionale: 1. Cerbai (Crg-Pavesi) 22 giri in 14'02"17; 2. Ignesi (Kali-Pavesi) 14'05"92; 3. Goldoni (Best-Tm) 14'06"22; 4. Donati (Kali-Power) 14'10"98; 5. Cassotta (Kali-Tm) 14'37"74.

Classe 125 Internazionale: 1. Ricchieri (Kali-Pavesi) 22 giri in 14'06"70; 2. Orlandi (Crg-Pavesi) 14'07"15; 3. Noferini (Mari-Tm) 14'16"35; 4. Palavesini (Tony-Tm) 14'31"98; 5. Cozza (Crg-Bm) 14'38"95.

Classe 125 Amatori: 1. Neri (Kali-Tm) 21 giri in 14'56"31; 2. Lelli (Kali-Tm) 14'51"87.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Pagliero (Crg-Pavesi) 22 giri in 14'44"31; 2. Baraccani (Kali-Tm) 14'46"13; 3. Di Marco (Npk-Tm) 14'52"56; 4. Alessandrini (Tony-Tm) 14'53"97; 5. Piazzini (Npk-Tm) 14'54"35.

PISTA VAL VIBRATA

S. Egidio (Te)
24 aprile 1994

Classe 60 Minikart: 1. Corgi (Kali) 9 giri in 9'03"02; 2. Fortoselli (Dap) 9'12"61; 3. Iacone (Kali) 9'13"21. 4. Speca (Bu) 9'17"46; 5. Ferri (Top) 9'23"17. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. «Pilo» (Tecno-Parilla) 20 giri in 15'50"70; 2. Damiani (Kali-Parilla) 15'54"47; 3. Marozzi (Kali-Parilla) 16'01"27; 4. Di Clemente (Tecno-Parilla) 16'03"26.

Classe 100 Internazionale: 1. Mariani (Tony-Parilla) 20 giri in 15'28"90; 2. Colangelo (Tony-Sirio) 15'32"03; 3. Perfetti (All-kart-Parilla) 15'38"48.

Classe 125 Nazionale: 1. Di Nino (Tony-Tm) 20 giri in 14'38"19; 2. Flenghi (Kali-Tm) 14'47"96; 3. Pantaleone (Crg-Tm) 14'48"16; 4. Del Mastro (Crg-Tm) 15'19"03.

Classe 125 Internazionale: 1. Leandro Costantini (Kali-Tm) 25 giri in 18'05"79; 2. Valerio Costantini (Kali-Tm) 18'07"05; 3. Vimini (Kali-Tm) 18'35"09; 4. Civilotti (Dap-Tm) a 1 giro.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Carota (Dap-Pavesi) 25 giri in 18'56"47; 2. Mezzabotta (Tony-Tm) 19'04"04; 3. De Luca (Mari-Tm) 19'05"70; 4. Addazi (Kali-Tm) 19'05"45, 5. Nevoso (Dap-Tm) 19'05"70.

FRAORE — Il tempo non è stato certo clemente con l'ultimo appuntamento del Trofeo Tricolore della classe 100 al quale si sono presentati 144 piloti. La pioggia nella giornata delle prefinali e finali è stata dapprima intermittente e poi scrosciante. Per quel che riguarda i titoli la Kali-Crg ha fatto il pieno; ma l'ultimo alloro, quello della 100 internazionale andato a Manetti, è stato vistosamente agevolato da Orsini che ha buttato fuori Trulli, con il risultato di essere poi squalificato. Ma vediamo cosa è accaduto in pista.

100 JUNIOR. Dopo l'acqua della mattina la pista si è praticamente asciugata, così nella prefinale partono tutti con le gomme slick. Al verde scatta in testa Cloostermans, ma nel 1. giro viene superato da Pantano e Liuzzi. Il pilota della Kali al 4. passaggio è in testa con un leggero margine su Liuzzi, intanto dietro si fa largo Laguardia che prende il comando alla 6. tornata davanti a Pantano, Cloostermans e Grassotto, mentre la pioggia si fa sentire. Cloostermans si insedia al 2. posto, mentre vi sono più avvicendamenti nella lotta per il 3. posto tra Liuzzi, Pantano e Grassotto che concludono in quest'ordine. Il direttore di corsa interrompe la gara al 14. giro per la pioggia divenuta battente, così è valida la classifica della 13. tornata. La finale si disputa sotto una pioggia implacabile e al verde va al comando Liuzzi seguito da Pantano e Laguardia. Al termine del 1. giro Pantano è già in testa con alle spalle Liuzzi, Cloostermans e Laguardia. Pantano allunga progressivamente, Liuzzi invece scivola indietro, fino a concludere all'8. posto, un destino simile tocca a Cloostermans, che da 2. finirà poi quarto. La battaglia per la piazza d'onore è serrata tra Cardinale e Pichler, con quest'ultimo che si impone. Il titolo così va a Pantano.

100 NAZIONALE. La pioggia dà un po' di respiro. Bell va subito in testa, dietro la battaglia per il 2. posto è molto accesa tra Del Col, Boscolo e Gandolfi. Del Col al penultimo giro è costretto di Bell, lo attacca, i due si toccano, è Del Col ad avere la meglio e va a vincere davanti a Bell, Gandolfi e Boscolo. Sotto la pioggia battente, Del Col resiste in testa per le primissime battute della finale, cedendo al termine del 1. passaggio il comando a Bell. L'inglese della Top inizia la propria galoppata solitaria verso la vittoria. Del Col si insedia saldamente al 2. posto; mentre alle sue spalle combattono per il 3. posto Boscolo, che scivolerà poi in 16. posizione, Gandolfi e Lucati che concludono appunto 3. e 4., con il pilota della Crg campione tricolore.

100 INTERNAZIONALE. Quando i piloti si schierano per la prefinale ha smesso di piovere e si parte con le gomme slick. Forè al verde va al comando seguito da Trulli, Orsini, Dallari e Mislijevic. Alla 3. tornata Trulli va in testa lasciandosi dietro Forè, Dallari e Mislijevic. Con questa situazione di classifica si arriva al 12. giro, quando riprende a piovere. Trulli al 14. passaggio fa un errore e scivola 4., mentre in testa è passato Dallari seguito da Mislijevic e Forè. La bandiera esposta al 15. giro, per la pioggia sempre più intensa, congela questa graduatoria, che è valida perchè è stato superato il limite di metà gara. La finale parte sotto una pioggia battente. Mislijevic va in testa al verde seguito da Trulli e Orsini, ma quest'ultimo prende il comando nel 1. giro. Alla 2. tornata Trulli prende il comando seguito da Manetti, Orsini, Palmieri e Mislijevic. Manetti passa in testa al 7. giro dopo una serrata battaglia con Trulli. L'abruzzese della Tony si trova così insidiato da Orsini, il confronto è molto duro e Orsini all'8. giro alla curva davanti al bar colpisce Trulli mandandolo fuori. Il pilota della Crg viene ammonito con la bandiera bianconera e nel dopo gara sarà squalificato. Intanto Orsini è scivolato al 4. posto, mentre Palmieri e Forè danno vita al vivace duello per il 2. posto concludendo in quest'ordine Manetti è così campione tricolore.

CONQUISTA TUTTI I TITOLI DELLA 100

La Crg sbanca

Manetti, in alto, si è laureato campione nella 100 Internazionale e Pantano, sopra, nella 100 Junior

ITALIANO CLASSE 100

Fraore (Pr), 25 aprile 1994

3. prova del campionato

Classe 100 Junior
Prefinale 1. Laguardia (Kali-Comer) 13 giri; 2. Cloostermans (Birel-Parilla); 3. Liuzzi (Kali-Parilla); 4. Pantano (Kali-Parilla); 5. Grassotto (Kali-Parilla); 6. Valletta (Kali-Parilla); 7. Barroso (Rakama-Parilla); 8. Cardinale (AllKart-Parilla); 9. Mauricio (Rakama-Parilla); 10. Mariotti (Birel-Parilla).
Finale 1 Pantano (Kali-Parilla) 20 giri in 20'39"1; 2. Pichler (Crg-Parilla) 20'45"8; 3. Cardinale (Allkart-Parilla) 20'47"6; 4. Cloostermans (Birel-Parilla) 20'55"5; 5. Barroso (Rakama-Parilla) 20'55"7; 6. Button (Birel-Parilla) 21'02"0; 7. Laguardia (Kali-Comer) 21'07"1; 8. Liuzzi (Kali-Parilla) 21'07"5; 9. Valletta (Kali-Parilla) 21'08"5; 10. Pavlovic 21'11"7.
Classifica finale: 1. Pantano punti 70; 2. Pichler 60; 3. Liuzzi 53; 4. Laguardia 38; 5. Valletta 34.

Classe 100 Nazionale
Prefinale: 1. Del Col (Tony-Italsistem) 20 giri in 19'30"7; 2. Bell (Top Kart-Comer) 19'31"8. 3. Gandolfi (Crg-Iame) 19'34"2; 4. Boscolo (Mari-Italsistem) 19'34"4, 5. Marra (Fer-al-Italsistem) 19'44"5, 6. Astolfi (Tony-Rotax) 19'51"5; 7. Lucati (Kali-Rotax) 19'53"7; 8. Ingolfo (Kali-Sirio) 19'56"1; 9. Guimares (Npk-Sirio) 20'03"9; 10. Maitos (Birel-Parilla) 20'05"6.
Finale: 1. Bell (Top Kart-Comer) 20 giri in 20'48"3; 2. Del Col (Tony-Italsistem) 21'02"1; 3. Gandolfi (Crg-Iame) 21'07"0; 4. Lucati (Kali-Rotax) 21'10"8; 5. Russo (Jolly-Italsistem) 21'13"6; 6. Calcaia (Pcr-Pcr) 21'17"6. 7. Astolfi (Tony-Rotax) 21'19"1; 8. Russomando (Rakama-Parilla) 21'20"8. 9. Ingolfo (Kali-Sirio) 21'26"3. 10. Ferretti (Tony-Sirio) 21'29"5.
Classifica finale: 1. Gandolfi punti 59; 2. Boscolo e Russomando 55; 4. Del Col 52; 5. Bell 49.

100 Internazionale
Prefinale: 1. Dallari (Tony-Italsistem) 14 giri; 2. Mislijevic (Tony-Italsistem); 3. Forè (Tony-Rotax); 4. Trulli (Tony-Rotax); 5. Manetti (Crg-Rotax); 6. Orsini (Crg-Parilla); 7. Balocco (Birel-Italsistem). 8. Borghese (Pcr-Pcr); 9. Manzini (Pcr-Pcr); 10. Mazzoli (Tony-Italsistem).
Finale: 1 Manetti (Crg-Rotax) 20 giri in 20'34"5. 2. Palmieri (Biesse-Fox) 20'35"5. 3. Forè (Tony-Rotax) 20'36"5. 4. Belicchi (Pcr-Pcr) 20'37"8. 5. Busnelli (Tony-Italsistem) 20'43"3. 6. Mislijevic (Tony-Italsistem) 20'44"4. 7. Sched (Kali-Rotax) 20'48"7. 8. Balocco (Birel-Italsistem) 20'49"0. 9. Candiracci (Rakama-Parilla) 20'51"3. 10. Stilo (Tibkart-Rotax) 20'52"6.
Classifica finale: 1. Manetti punti 60; 2. Von Euw 56. 3. Mislijevic 47; 4. Trulli 45; 5. Forè 34.

PRONTA LA SECONDA TAPPA

Euro F.S-A a Val Vibrata

Per il campionato continentale della F. Super A e F. A l'appuntamento in un Paese kartisticamente importante come il nostro è in pratica un obbligo. Dopo essere passato da Jesolo nel '93, quest'anno è il turno di Val Vibrata che, dopo avere avuto i mondiali della Junior e della Formula C, completa il ciclo delle grandi manifestazioni. Ma ecco il programma.

Sabato 7 maggio

ore 7.30-9.30	**prove F.S-A e F.A**
ore 12.45-14.15	**prove cronometrate F.A**
ore 14.15-15.00	**prove cronometrate F.S-A**
ore 16.00-18.05	**manche di qualificazione**

Domenica 8 maggio

ore 7.30-8.15	**prove di carburazione**
ore 8.30-11.25	**manche di qualificazione**
ore 11.25	**repechage F.S-A**
ore 11.50	**repechage F.A**
ore 15.00	**1. corsa F.A**
ore 15.45	**1. corsa F.S-A**
ore 16.15	**2. corsa F.A**
ore 17.00	**2. corsa F.S-A**

PER IL REGIONALE EMILIA

Maggio intenso

Scatta nel prossimo week-end il maggio di fuoco del campionato regionale Emilia. Infatti si inizia l'8 maggio con la gara di Cervia, cui segue il 15 dello stesso mese l'appuntamento di Rioveggio, una manifestazione che in un primo tempo era stata iscritta a calendario per il 29 maggio, poi, il 22, i kartisti emiliani saranno di scena a Pomposa.

IL CALENDARIO

8 maggio

- Pista Nuvolari Curtatone (Mn) 60, 125, Amatori
- Pista Happy Valley Cervia (Ra) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Val Vibrata S. Egidio (Te) **camp. europeo F. S-A e F.A**
- Pista Kobra Pignola (Pz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Sagittario Latina 60, 100, 125, Amatori
- Pista Mediterraneo Camitrici (Ci) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Bibbiena Bibbiena (Ar) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Gazzelle Montalto Uffugo (Cs) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito Pieve di Soligo Pieve di Soligo (Tv) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Monte Urano Monte Urano (Ap) 60, 100, 125, Amatori

Nuovo club nel veneto

Si è formato di recente un nuovo karting club nel Veneto. Il nome è Master karting club e raccoglie l'eredità del Karting club Pista Verde, sciolto alla fine dell'anno passato. Il nuovo sodalizio per la stagione '94 organizzerà cinque gare sulla Pista Verde di Caselle di Altivole, in provincia di Treviso, e altrettante manifestazioni su circuiti cittadini. Il numero di telefono del club è 0423-468460.

Kinisia si rinnova

Il kartodromo, pur mantenendo le proprie caratteristiche e la lunghezza originaria, sarà completamente riammodernato. Tutti i cordoli sono stati ricostruiti ed è stato iniziato un lavoro di rifacimento del manto di asfalto. L'opera di manutenzione, che mira anche a rendere la pista più idonea per le competizioni slalom, sarà sicuramente completata prima del 15 maggio.

IL FATTO

La 100 Internazionale tricolore, con la squalifica di Orsini, colpisce **Trulli**
Ecco i pareri dei protagonisti

ARTURO RIZZOLI

L'epilogo thrilling della finale della 100 Internazionale è sulla bocca di tutti. Il duello Orsini-Trulli nella gara conclusiva del Tricolore della 100 Internazionale a Parma, con il pilota abruzzese della Tony finito fuori dopo un contatto duro, non è passato inosservato anche perché così Moretti ha avuto via libera verso il titolo. Questi i fatti. Trulli e Orsini lottano ruota contro ruota nelle posizioni di vertice, finché all'8. tornata, Orsini all'interno della curva davanti al bar colpisce Trulli che finisce fuori. Il direttore di corsa espone la bandiera bianco-nera di ammonizione per Orsini; nel dopo gara i commissari sportivi decidono di escludere dalla classifica il romagnolo, multarlo con un'ammenda di 500.000 lire e deferirlo al Giudice sportivo del karting. Come funzioni questo meccanismo lo spiega il segretario della Federazione italiana karting Claudio Bacchetta: **«Noi seminari per i commissari sportivi, abbiamo sensibilizzato tutti affinché segnalino i fatti gravi cui assistono. Successivamente il Giudice sportivo, che si riunisce settimanalmente, esamina i rapporti. Se il pilota viene sanzionato con una sospensione presenta, solitamente, opposizione contro il provvedimento, ciò per evitare di smettere di correre subito».** Massimiliano Orsini dà la sua versione: **«Io ho cercato di passare Trulli, lui ha voluto tenere giù, ci siamo toccati, e lui è volato fuori. Non gli ho dato una botta è un normale contatto di gara. È stata una manovra dura, certo, ma se Trulli ragionava di più poteva mollare in quel momento e poi rifarsi. Se che c'è chi dice che io e Manetti ci siamo messi d'accordo, ma non è vero niente: fuori siamo amici però in pista finisce tutto».** Di avviso diverso è, ovviamente, Trulli, che spiega: **«Orsini mi aveva già dato una botta in partenza, quello che ha fatto dopo lo hanno poi visto tutti... Questo titolo non l'ho però perso per il gioco di squadra di Orsini per Manetti, ma l'ho buttato via io con un errore nella scorsa gara di Ugento. Quel che mi da fastidio è che, sempre a Parma, tre anni fa Malandrucco mi buttò fuori nell'europeo e vinse il titolo cavandosela con mezzo milione di multa. Se non vedo cambiare le cose, inizierò a correre con un altro spirito, già dalla prossima gara...».**

Se non cambia qualcosa nel kart - dice Trulli - correrò con uno spirito ben diverso...

BIONDO

Orsini ha colpito Trulli che cerca di riportarsi in traiettoria

LA F.1 che non conosci

per te a £ 23.000

Prefazione di Alain P.

FORMULA 1 MOTOR RACING BOOK

in libreria a £ 24.900

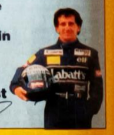
SCOPERTI I SEGRETI DELLA FORMULA MAGICA

DEDICATO A CHI VUOL SAPERE TUTTO SULLA F.1

«Ho letto tanti libri sulla Formula 1 e credevo che l'argomento fosse esaurito. Avevo torto. Ecco un'opera totalmente nuova, tanto nella veste che nei contenuti. E un vero viaggio dietro le quinte, un tuffo in un universo (il mio universo) che solo alcuni specialisti conoscono veramente a fondo. Questo volume inedito vi appagherà».

Alain Prost

Approfitta subito di quest'occasione, è un libro straordinario!



Caratteristiche del volume: ● Copertina cartonata ● 64 pagine formato cm. 22 × 28 in carta patinata ● tutte le illustrazioni a colori

SCHEDA DI ORDINAZIONE

COMPILARE, RITAGLIARE O FOTOCOPIARE QUESTA SCHEDA E:

1. spedire per fax a CONTI EDITORE SERVIZIO CLIENTI fax N. 051/6227314

oppure

2. Inviare in busta chiusa a CONTI EDITORE - SERVIZIO CLIENTI Via del Lavoro 7 40068 S. Lazzaro di Savena (BO)

PER UNA PIÙ RAPIDA EVASIONE DELL'ORDINE, SI CONSIGLIA DI:

a) utilizzare CartaSì per il pagamento

b) oppure, nel caso di altre modalità di pagamento, indicare la causale del versamento e allegare fotocopia della ricevuta postale.

Si prega di non inviare denaro contante. Le offerte speciali sono riservate ai lettori residenti in Italia. Non si effettuano spedizioni in contrassegno. Per acquisti multipli telefonare a Servizio Clienti - 051-6227-281/274 Offerta valida sino al 1/9/94

Sì, desidero ricevere il volume «Formula 1 Motor Racing Book» al prezzo di Lire 23.000 anziché L. 24.900 (comprese le spese di spedizione postali).

Ho pagato anticipatamente il volume nel modo seguente:

tramite CartaSì

N° | | | | | | | | | | | | | | | | scadenza | | | |

oppure tramite

☐ Assegno bancario ☐ Vaglia postale ☐ c/c postale n° 244400

Intestato a: Conti Editore S.p.A. - Via del Lavoro 7 - 40068 - S. Lazzaro di Savena (BO)

NOME

COGNOME

VIA N.

CAP | | | | | CITTÀ PV

TEL. /

ANNO DI NASCITA

FIRMA

CONTI EDITORE

ASB18V

domenica notte

CARLO CAVICCHI

Beh, in certe giornate il nostro è proprio un mestiere di melma. Ce lo siamo detti più volte in redazione, con gli occhi lucidi e lo stomaco chiuso, mentre cercavamo di far ordine sull'incredibile e maledetta sequenza di eventi nefasti che hanno concluso il terribile fine settimana di Imola. Non ne aveva voglia nessuno di scrivere o di fare ricerche, la testa confusa, i telefoni come impazziti. È successo di tutto, di peggio, ma soprattutto il mondo dell'auto da corsa ha perso il suo simbolo per eccellenza, il più grande campione in attività, forse il più grande di tutti. Atroce è il destino dei più deboli: prendete il povero Ratzenberger, pur di correre ha dovuto accettare il volante più misero. Per guadagnarsi i titoli sui giornali ha dovuto fracassarsi contro un muro e senza che un cane del Circus sia andato a rendergli omaggio nella posticcia camera ardente. È stato agli onori della cronaca, ma solo per pochissimo, perché in una disciplina dove in corsa non moriva più nessuno da dodici anni, nemmeno un giorno dopo è caduto addirittura il Numero Uno. Senna se n'è andato a modo suo, da poleman, da leader della corsa. Là davanti a tutti, come il suo blasone pretendeva e ci ha lasciati qui a convivere con la demagogia che lui tanto odiava e che la farà da padrona per molto tempo.

Già, dove erano quelli che hanno accusato i piloti Ferrari di essere senza cuore per non aver sospeso le prove dopo il ricovero in ospedale di Ratzenberger? Dove erano mentre Senna lottava disperatamente con la morte? Nemmeno il suo compagno di team, così turbato il giorno prima, ha rinunciato a gareggiare!

Dio ci scampi dai moralisti dell'ultima ora. Avete sentito quante proposte per cambiare lo stato attuale delle cose? Auto che vadano più piano, soprattutto. Come è giusto, peraltro. Eppure, nemmeno un mese fa, buona parte del Circus ha cercato di modificare gli accordi già stipulati per il '95, quelli che prevedono un radicale ridimensionamento aerodinamico (e quindi prestazionale) delle monoposto. Allora? E ci voleva l'incidente di Alboreto per capire che nella corsia dei box si va troppo forte o che c'è troppa gente? Almeno adesso ci sono solo addetti ai lavori, fino a un anno fa c'erano anche mezzo migliaio di «intrusi» tra giornalisti e amici degli amici, ma al lupo chi aveva mai gridato? E dire che Berger in Portogallo si era girato proprio fuori dai box e a oltre 250 all'ora e Mansell, un anno prima, aveva anche lui perso (ma a velocità molto più bassa) la sua gomma-bomba.

In un colpo solo la F.1 ha vissuto il momento nero che si abbatte sui rally nell'86. Allora vennero prese delle decisioni radicali e in tempi tutto sommato brevi. C'è da augurarsi che accada qualcosa di simile anche qui, ma con logica e non sull'onda emotiva. L'ingegner Dallara, ancora sconvolto dagli eventi imolesi, mi ha detto al telefono: «l'importante è che non si facciano processi sommari e che poi, in fretta, si dimentichi tutto». Ha ragione.

E rispettiamo la passione di chi corre, altro che crociate di parlamentari contro i Gran Premi come quella che è già partita, sottoscritta da cinque onorevoli.

Si tratta anche di scelte di vita fuori dal gregge. Proprio a Senna ho chiesto un giorno perché non la piantava lì di gareggiare, con i rischi calcolati e soprattutto con quelli incalcolabili. Mi rispose così, e lo considero il suo testamento: «Io sto vivendo un momento molto bello della mia vita. Ho una grande credibilità sia presso la gente che mi lavora attorno sia con la gente che è all'esterno, e non ci sono soldi che possono pagare questa soddisfazione. È una credibilità che non è frutto di una stagione di vittorie o di fatica, ma di tutta la mia carriera. Non dei risultati nudi e crudi, ma del modo con cui ho sempre affrontato tutto. Anche degli errori, da come vi ho messo rimedio e sono migliorato. Questa è allora una energia che adesso mi spinge tantissimo a continuare perché capisco che mai in vita mia ho sperimentato una cosa del genere. È una energia che voglio assorbire fino in fondo».

Sono le 14,17: si compie il dramma di Senna. La sua Williams ha appena sbattuto con estrema violenza nel muro del Tamburello dopo essere partita per la tangente a causa di un probabile cedimento meccanico. Inizia l'agonia di Ayrton, finisce una Formula 1 che si era illusa di poter garantire ai suoi piloti l'incolumità

FORMULA UNO
GP SAN MARINO

È FINITA UN'ERA

Domenica 1 maggio, insieme al cuore di Senna, si è fermata tutta la F.1. Il sistema si è rotto e occorre ricostruirlo. Da ora

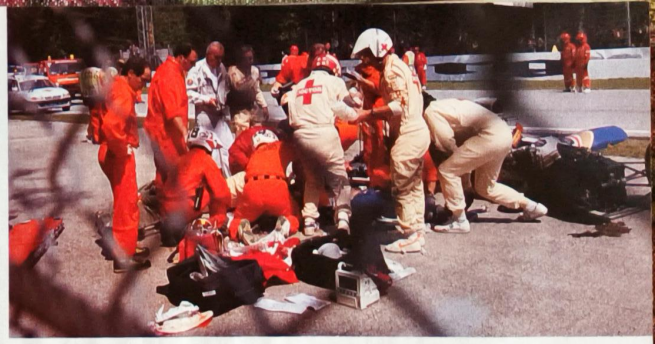
ALBERTO ANTONINI

IMOLA — No, non così. Non era così che doveva finire l'era di Ayrton Senna. Non tra le lacrime e i bollettini medici che parlavano di encefalogramma piatto, di morte cerebrale, di condizioni in continuo peggioramento, fino al laconico comunicato delle 18,40 di domenica: *«Il suo cuore si è fermato»*. Non alla fine di un weekend di sangue in cui la F. 1 si è svegliata di soprassalto dall'illusione in cui si cullava da anni, quella di essere divenuta invulnerabile. Non al culmine di un'escalation di avvenimenti troppo assurda per sembrare credibile, con la morte di Ratzenberger in prova, il pubblico e i meccanici feriti in gara dalle gomme impazzite che si staccavano dalle monoposto. Non tra le urla della folla che invadeva la pista festeggiando in un tripudio di bandiere rosse il secondo posto della Ferrari, senza capire, senza poter sapere cosa stava succedendo a pochi chilometri di distanza. Domenica sera sull'autodromo imolese è calato un sudario di ghiaccio. L'atmosfera del paddock era allucinante, un silenzio profondo al posto del classico vociare di un dopo-gara, i vecchi amici della McLaren e i nuovi della Williams con gli occhi persi nel vuoto. Era inevitabile che a un certo punto il Circus avrebbe girato pagina; ma nessuno voleva credere che questa pagina sarebbe stata strappata di netto. Il podio di Imola, la conferenza stampa dei piloti subito dopo, erano la fotografia impietosa ma precisa di quanto sta accadendo. Solo Larini, dopo, sembrava rendersi conto della tragedia che si consumava in quei minuti. Schumacher e Hakkinen, accanto a lui, sorridevano e scambiavano scherzi. Non ha senso parlare di crudeltà, di cinismo in un mondo che per sopravvivere deve fingere di ignorare o affrettarsi a dimen-

ticare i suoi lutti. Ma la morte di Ayrton ha accelerato traumaticamente un cambio di generazione.

BERGER. E la riprova viene da Gerhard Berger, che è corso subito in ospedale dal suo vecchio compagno di squadra ai tempi della McLaren. Il ritiro in gara era ormai dietro le spalle; ma tra sabato e domenica, dopo le due tragedie della pista, Gerhard ha meditato profondamente sull'opportunità di continuare la sua carriera in F. 1. Anche lui, come Senna, è arrivato in Formula 1 dieci anni fa e ha vissuto un'epoca in cui il tema dominante era il crescere dei parametri di sicurezza. Un periodo funestato da un'unica tragedia, quella di Elio De Angelis nell'86, durante un test a Le Castellet. L'incidente di Senna ha lacerato il velo di sicurezza di cui sembrava ammantata la F. 1 dei primi Anni 90, gettandola nel caos. Ancora di più quello occorso al suo sfortunato collega della Simtek il giorno prima. Con Roland Ratzenberger si poteva invocare l'inesperienza, del pilota e del team. Con il campione brasiliano nessuna delle due ipotesi può reggere e quella, assai probabile, di un cedimento strutturale della Williams è un altro siluro nei fianchi del Circus, corazzato da una fila di stagioni relativamente tranquille. I giovani rampanti di oggi, i Barrichello (che ha già vissuto la sua paura il venerdì di un Gran Premio maledetto), i Frentzen, i Fittipaldi dovranno fare i conti anche con questa realtà. Cresceranno, matureranno a suon di gare e di risultati con davanti agli occhi l'immagine di un trentaquattrenne dal sorriso triste che era l'unico campione del mondo in attività, il re della pole position, il metro di paragone per tutti. E con la certezza terribile che la Formula 1 non è un giocattolo da maneggiare tranquillamente, che non basta arrivarci con una valigia di soldi o con la fama di vincenti. Perché nei Gran Premi si muore ancora, giovani o meno giovani, novellini o veterani.

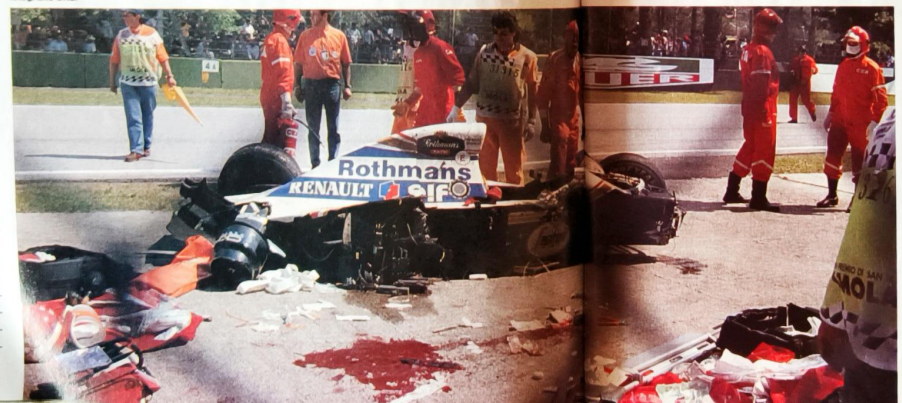
RIVALITÁ. La ferita è ancora troppo fresca per cicatrizzarsi nella storia, per richiamare alla memoria le battaglie dentro e fuori pista con il rivale di sempre. Ma un destino beffardo ha voluto che, poco prima che Ayrton se ne andasse per sempre, a Imola fosse presente Alain Prost. *«Un saluto al nostro amico Prost, so che è appena arrivato: ehi, Alain, a manchi!»* aveva gridato attraverso l'interfonico del casco nel corso di un giro dimostrativo della pista. Uno svolazzo beffardo dopo la pace di Adelaide, e nessuno poteva immaginare che fosse l'ultimo. Il francese aveva commentato negativamente l'atteggiamento della Fia e di «certi piloti» sul problema della sicurezza in pista. Si riferiva alla tragedia di Ratzenberger. Il giorno prima proprio Senna, parlando dell'incidente pauroso ma senza conseguenze di Barrichello, a chi lo sollecitava a prendere una posizione più apertamente aveva risposto duro: *«Nella mia carriera ho avuto tanti problemi per questo. Ho imparato a non farmi troppo coinvolgere»*. Adesso sei tu che ci manchi, Ayrton. E mancherai a tutti, anche a chi ti conosceva solo di nome. Ci mancheranno le tue danze della pioggia sull'asfalto fradicio dell'Australia o di Donington. Ci mancherà il marchio indelebile che avevi dato all'automobilismo fino a segnare un'epoca. Ci mancherà la tua finezza di guida, la lucidità incredibile che ti faceva registrare ogni parametro di funzionamento in un giro di qualifica tirato allo spasimo. Ci mancherà la popolarità che avevi dato a questo sport facendolo amare anche a chi sapeva appena quante ruote ha una macchina da corsa. Ma adesso, perché la F. 1 non entri negli anni bui, nell'era dei gladiatori, bisogna guardare avanti. Bisogna avere il coraggio di riconoscere che il pericolo è qui e c'è sempre stato, magari nascosto ma non per questo meno insidioso. Che il rischio, quello calcolato, fa parte del mestiere. Non ci hai lasciato soli, Ayrton. Hai contribuito a far grande uno sport e qualcosa di te rimarrà sempre. Non dovevi andartene così, ma almeno te ne sei andato davanti a tutti. Partendo dall'ennesima pole position, senza farti superare da nessuno. Da leader. A noi fa male averti perduto, fa male anche solo pensarci. Sembra incredibile e assurdo mettere insieme le parole «Senna-è-morto». A te, forse, sarebbe piaciuto così. ■



fotografie ORSI

Lo schianto contro il muretto del Tamburello, la vettura che rimbalza in pista, la testa immobile di Ayrton, il silenzio irreale. Poi gli addetti accorrono e inizia un frenetico balletto, una disperata corsa contro il tempo nella speranza di salvare Senna. L'elicottero lascia il circuito di Imola alle 14.45. I medici tenteranno l'impossibile ma le ferite al capo sono troppo gravi e il brasiliano perderà il Gp più importante. Il suo cuore si fermerà alle 18.40 di domenica primo maggio

VILLANI



EMMA GALISTEU RIVELA: AYRTON TEMEVA QUALCOSA

Quell'oscuro presentimento

Un presagio, un oscuro presagio di morte che, rivisto a posteriori, assume connotati agghiaccianti. Ayrton Senna se lo sentiva, sentiva che c'era qualche cosa che non andava, che troppo a lungo aveva giocato con il rischio. Emma, la madre di Adriane Galisteu, la fotomodella brasiliana fidanzata con Ayrton, ha parlato alla radio Globo rivelando la premonizione che Ayrton avrebbe confidato a Adriane la sera prima del Gp di Imola *«Mia figlia mi ha telefonato* — ha confessato Emma Galisteu — *e mi ha detto che Ayrton le aveva confessato di avere un brutto presentimento, di non avere voglia di correre domenica, forse di non voler correre mai più»*. Ayrton così grande da presagire persino la sua fine? Spesso queste «confidenze» sconfinano nel cattivo gusto ma una cosa è certa: Ayrton era in difficoltà, l'inizio della stagione 1994 non aveva avuto proprio nulla per metterlo di buonumore. E infatti... ■

Un anno maledetto

GIORGIO TERRUZZI

Doveva essere una stagione, un anno, un mondiale tutto suo. Con un unico rischio: la solitudine. Solo davanti, irraggiungibile, lontano. Senza più Prost, con un rivale ancora acerbo, Schumacher, al volante di una vettura carica di promesse mancate, la Benetton. Solo e vincente dentro la Williams-Renault, con un compagno di squadra troppo debole, troppo timido per uno come lui. Era stato il compimento di un disegno e di un sogno forte: conquistare la monoposto migliore spinta dal motore più potente. Una monoposto strappata al nemico di sempre. E poi un conto da pareggiare a quota quattro titoli, un record da eguagliare a quota cinque. Chi aveva imparato a conoscere Ayrton Senna aveva capito soprattutto che era fatto di una pasta formidabile. Qualcosa capace di tenere in piedi nel tempo una ferocia agonistica da esordiente, un talento fuori quotazione, una volontà cieca, addirittura spaventosa. Ecco. Era abbronzato, persino un po' paffuto all'Estoril lo scorso gennaio. Aveva sulla faccia il segno di un trionfo. Era lì, perdio, era pronto per cominciare a vincere di nuovo, a fare ciò che per lui era fondamentale. Vincere, niente'altro, senza soluzione di continuità. E adesso siamo qui a misurare un destino che pare insopportabile, un brandello di storia recente e nata, nonostante le apparenze, senza fortuna. Si era lamentato subito, Ayrton. «*Una macchina difficile*». Ma era sempre un po' così, un po' vittimista, sempre pieno di pretese. Invece, aveva ragione. Lo si è capito dopo, più tardi. I primi avvisi proprio qui, durante i test di marzo, con la Benetton subito più veloce. Poi venne la pole in Brasile ed era pieno il mondo di gente pronta a scommettere che di una galoppata felice si sarebbe trattato.

Macché, testacoda, fuori. Mentre inseguiva Schumacher che andava a vincere, che rovinava una festa brasiliana preparatissima. E tutti a dire «bene, questa stagione è salva». Vero. Non solo un avversario, una monoposto all'altezza, ma un avversario già in fuga. Un buon momento, abbiamo detto e scritto, tutti presi a cercare lo spettacolo, le emozioni. Alla sicurezza delle corse, con quell'avvio di stagione così frizzante, non badava proprio nessuno.

Rivincita, Giappone. Un'altra pole, normale, ma anche un'altra uscita di scena. Alla prima curva: tamponato da Hakkinen. E Schumacher a quota venti. Venti a zero. La discesa era già finita, non era mai esistita. Ma, per fortuna, Imola. Una pista che a Senna piaceva, un posto buono per vincere per la quarta volta. Pole, di nuovo, figurarsi. Ma in un caldo in un vento già carico di robaccia, di lutto. Era a Imola, era pronto come sempre, non era certamente soddisfatto. Liti, attriti dentro la Williams. Una squadra abituata a vincere, proprio come lui; una squadra abituata a Mansell e a Prost, non proprio a lui. Bernard Dudot, a cena, venerdì sera aveva offerto una bella spiegazione: «*Non si tratta di problemi gravi. Ma Prost è un pilota che segnala una indicazione e poi lascia fare; Senna segnala e sta lì a guardare il tecnico e i meccanici sino a quando hanno fatto ciò che voleva. Sono un po' tutti sotto stress per questo, ma Ayrton è così*».

Gli era toccato di entrare due volte nel posto peggiore dell'autodromo: l'ambulatorio. Per vedere se Barrichello funzionava ancora; per sapere che Ratzenberger era morto. Poi basta, zitto. Gli avevamo parlato giovedì e poi venerdì dopo le prove. «*È dura, ma è così. Questa è la nostra realtà*». Eppure domenica mattina, chiusa in una stanza con Berger, Schumacher e Alboreto aveva idee bellicose, voleva scrivere una lettere e poi fare altro, cambiare qualcosa in fretta, rifondare di fatto quella commissione piloti che non esiste più.

Non ha fatto in tempo, non ha fatto in tempo a vincere con la vettura che più ha desiderato, non ha fatto in tempo a trovare un tesoro che pareva certo, lì, a un metro. Era impegnato, impegnatissimo. Era tutto preso, molto coinvolto da una attività commerciale impressionante. Ma era anche quello di sempre, un pilota formidabile espresso da un uomo disturbato, carico di una tensione che non fa bene alla vita ma che rende unici, indimenticabili i campioni. Ecco. Senna è morto con un umore noto, senza una soddisfazione di troppo. Ma questa è una consolazione che non cava nemmeno un piccolo, un piccolissimo sorriso.

Quel grido di Head!

Il progettista della Williams subito dopo l'impatto di Ayrton ha chiamato concitatamente via radio un collaboratore per sapere se il sistema di servo guida montato sulla Fw16 fosse in azione. Il dubbio di Patrick accredita l'ipotesi di un cedimento meccanico. Andiamo a scoprire quali possono essere state le cause che hanno determinato la violenta uscita di pista di un pilota esperto come il brasiliano

ALBERTO ANTONINI

IMOLA — È solo un'ipotesi, ma potrebbe gettare una luce nuova sulla tragedia apparentemente inspiegabile di domenica scorsa. Subito dopo l'impatto della Williams Fw16 numero 2 al Tamburello, Patrick Head, il responsabile tecnico della squadra, ha chiamato qualcuno all'interfonico. E ha pronunciato chiaramente le parole «*power steering*», servoguida, aggiungendo poi «*tu ne sai più di me di queste cose, verifica se il sistema era spento*». Del servosterzo della Williams si era parlato all'arrivo di Senna in squadra. Una soluzione del genere era stata provata sulla monoposto '93 in versione laboratorio a sospensioni passive, collaudata da Ayrton e da Damon Hill sul circuito portoghese dell'Estoril. In proposito Damon era stato categorico: «*È solo un sistema meccanico, che serve a ridurre lo sforzo sul volante nei tratti più guidati*». Anche la configurazione del piantone di sterzo, non fa pensare a una vera e propria servoassistenza. Ma le parole di Head suscitano un ragionevole dubbio che non è stato possibile dissipare con il team, ancora alla ricerca del problema e chiuso in un comprensibile silenzio dopo il tragico incidente di domenica.

La monoposto di Senna, lo si può vedere con sufficiente chiarezza nelle riprese effettuate dalla camera-car di Schumacher, mentre sta per imposta re la curva del Tamburello ha uno scarto nervoso e deciso. Da quel momento in poi la Williams del brasiliano prosegue assolutamente diritta, come insensibile ad ogni correzione, andando in una direzione leggermente opposta a quella della curva. Se alla base di questa erronea e fatale traiettoria non dovesse esserci stato un problema dello sterzo, come fa sospettare la frase pronunciata da Patrick Head, è comunque quasi impossibile attribuire delle responsabilità al pilota.

CEDIMENTO MECCANICO. L'ipotesi più probabile è che vi sia stato un cedimento meccanico, magari accelerato dai salti prodotti dall'asfalto che in alcuni punti presenta dei gradini. Ad Aida la sospensione posteriore delle Williams presentava dei supporti di rinforzo, irrobustite dopo i primi collaudi in pista, segno chiaro che si era evidenziata una certa fragilità. Nulla però è successo alla vettura gemella di Hill. In ogni caso è impensabile che alla Williams non sia stato effettuato un accurato controllo di qualità delle varie parti della monoposto. Da escludere in ogni caso cedimenti di particolari aerodinamici. Anche lo sgonfiamento di un pneumatico è stato scartato, dopo accuratissimi controlli, dai tecnici della Goodyear.

SPANCIAMENTO. Schumacher che seguiva da vicino il brasiliano ha spiegato che già nel giro precedente all'incidente la Williams di Senna era sembrata in difficoltà all'ingresso del Tamburello, con il fondo piatto che spanciava contro l'asfalto. Nella tornata fatale le scintille erano state addirittura di più. Toccando troppo violentemente terra la Fw 16 potrebbe aver perso di colpo aderenza venendo meno il carico deportante. Tuttavia questo non avrebbe dovuto impedire al tre volte campione del mondo di effettuare una disperata manovra di correzione che invece non c'è stata. Certo, la velocità delle attuali gare diventate delle maxi qualifiche divise in due o tre parti a seconda dei pit-stop, ha aumentato le sollecitazioni meccaniche rendendo più facili i cedimenti meccanici, tuttavia non si deve dimenticare che le vetture non sono più gravate nella parte iniziale delle gare da oltre duecento litri di carburante con tutti gli affaticamenti e i pericoli che un tale sovrappeso può procurare. Di certo i Gp quest'anno sono più stressanti e faticosi per i piloti, ma l'incidente di Senna è avvenuto nei primissimi giri.

DETRITI. A mettere ko la vettura di Senna potrebbe essere stato un detrito incastratosi sotto il fondo piatto. Una cosa analoga è successa a Berger che si è visto costretto ai box per le vibrazioni causate da questo inconveniente. Alla Sauber hanno sottolineato che sarebbe stato opportuno, dopo l'incidente al via tra Lamy e Lehto, fermare la corsa per consentire ai commissari di pulire la pista, senza la preoccupazione di evitare la safety car e le monoposto che continuavano a girare. Le vetture in questo caso avrebbero potuto giovarsi anche di una ispezione dei meccanici. Tuttavia non si può dimenticare che decidendo di fermare la corsa il direttore di gara avrebbe decretato, di fatto, un secondo via con tutti i rischi che questa operazione (una delle più pericolose) comporta.

STRUTTURA. La scocca della Williams ha retto abbastanza bene. Tuttavia non ha protetto a sufficienza la testa di Senna che ha sbattuto contro il muro. Segno evidente che bisogna migliorare la protezione laterale alzando l'altezza delle scocche. Da dire che Senna si è lamentato sin dalle prime prove in pista dello scarso confort interno assicurato dalla sua Wiliams.

Giorgio Piola

A lato, si sta compiendo il dramma di Ayrton Senna mentre al Tamburello transita Schumacher che seguiva il brasiliano. Michael cerca negli specchietti la sagoma della Williams: il tedesco intuisce che la situazione è grave. Il pilota Benetton, ha poi detto di aver visto Senna in difficoltà in quel punto già nel giro precedente

Nel prossimo numero uno speciale su Ayrton

Nel prossimo numero di Autosprint dedicheremo uno speciale alla memoria di Ayrton Senna, non ripercorrendo solo una carriera ricca di successi ma cercando anche quell'Ayrton che spesso lo stesso Senna nascondeva…

CRONACA DI UN POMERIGGIO MALEDETTO

L'ultima sfida

Appaiono interminabili i due minuti che trascorrono prima che Ayrton sia soccorso. Le condizioni sono gravissime, i medici faticano a togliere il casco, viene praticata una tracheotomia per inalare il pilota che non respira spontaneamente e perde sangue e materia cerebrale dalla testa. L'elicottero, fatto atterrare in pista per accelerare il soccorso, si alza alla volta dell'ospedale Maggiore di Bologna. Durante il tragitto la situazione precipita, Ayrton va in arresto cardiocircolatorio, per tenerlo in vita i medici gli praticano il massaggio cardiaco. I bollettini, diramati dalla dottoressa Fiandri, primario della rianimazione, non danno speranze; il neurochirurgo, dottor Andreoli, parla di frattura dell'osso frontale e per contraccolpo, della frattura alla base cranica. L'elettroencefalogramma diventa piatto alle ore 18, il fratello Leonardo chiama il sacerdote, per l'Estrema Unzione. Senna è clinicamente morto, ma per la legge italiana dovrà essere mantenuto meccanicamente in vita finché permane la sia pur minima attività cardiaca. Alle 18,40 il cuore di Ayrton cessa di battere.

SENNA NELLA LEGGENDA

Un decennio davvero «Magic»

All'inizio era il mago della pioggia, poi il re delle pole position e, dopo 3 titoli mondiali, è diventato molto più semplicemente «Magic». Ayrton Senna era nato a San Paolo del Brasile il 21 marzo 1960. Già a 4 anni è al volante di un kart costruito dal padre. A 13 anni vince la prima gara di kart e inizia la sua irresistibile ascesa che lo ha portato per ben tre volte al titolo iridato della F.1 (nell'88, 89 e 91 sempre con la McLaren) totalizzando 41 successi in Formula 1 e 65 pole position. Un vero record. Meticoloso nella messa a punto, puntiglioso e aperto nel rapporto con la squadra, il campione brasiliano ha saputo conquistare fin dalle prime battute il cuore del grande pubblico. La rincorsa a Prost con una Toleman tutt'altro che competitiva nel Gp di Monaco '84 caratterizzato da una pioggia torrenziale aveva testimoniato che Senna non aveva timori reverenziali per nessuno. Un campione di razza. Che da domenica è diventato leggenda...

LA MORTE DI ROLAND RATZENBERGER DURANTE LE PROVE

Un nero presagio

Come un presagio, un terribile disgrazia ha preceduto la drammatica nera di Imola. Durante le prove cronometrate del sabato, alla curva Villeneuve, ha perso la vita il pilota della Simtek Roland Ratzenberger. L'austriaco, pur al suo primo anno di Formula 1 e quindi relativamente poco esperto, non ha avuto particolari responsabilità nell'incidente. Infatti, nel momento di affrontare la curva, la sua monoposto ha proseguito per la tangente, insensibile ai colpi di sterzo sia a quelli sul freno. Senza praticamente rallentare la vettura, che viaggiava a 314 kmh, ha sbattuto contro il muro. Il corpo e soprattutto la testa del pilota (non va dimenticato il peso aggiuntivo del casco) sono stati sottoposti a una decelerazione enorme, spaventosa. Tanto che il capo del povero Roland è andato a picchiare contro il muro con una conseguente frattura della base cranica, e relativa emorragia, che ha provocato la morte del pilota.

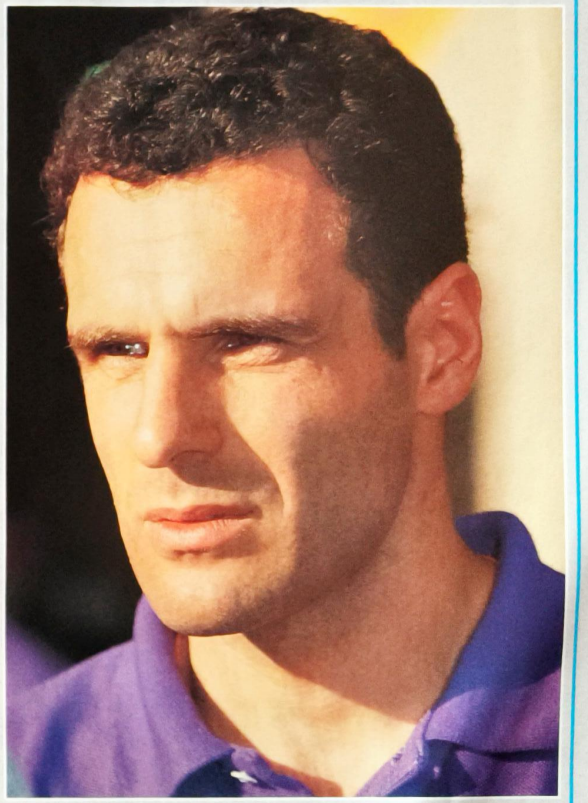
I MOTIVI. Perché la monoposto ha tirato diritto? Il flap anteriore destro si è staccato e una parte del «baffo» è finita sotto il fondo piatto della vettura che ha perso così carico aerodinamico ed è diventata ingiudicabile. Nel momento dell'impatto il cerchio anteriore sinistro si è trasformato in una specie di apriscatole che ha provocato uno squarcio nella scocca, che per il resto aveva retto.

COSA HA CEDUTO. Diverse le ipotesi per la perdita dell'alettone. Primo, un cedimento strutturale degli attacchi del muso che però dovrebbero essere testati per reggere a una pressione laterale di ben 3000 kg. Secondo, una preesistente lesione all'alettone non riscontrata dai meccanici, tenendo conto però che il carbonio non evidenzia eventuali stati di stress. Ad Aida Ratzenberger nelle prove del venerdì mattina si era toccato con il compagno di squadra. Terzo, la pista di Imola in quel punto della Villeneuve presenta un leggero scalino nell'asfalto che provoca salti che si trasformano in botte che vanno a ripercuotersi anche nelle appendici aerodinamiche. Questi colpi potrebbero aver favorito la rottura dell'ala.

(a. p.)

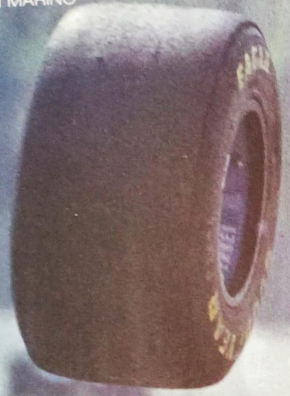
AVEVA I SOLDI PER SOLI 5 GP

Vuoi parlare con Roland? Eccolo lì». La corsia box era sempre quella di Imola, ma sulle tribune c'era un po' meno gente, non faceva tanto caldo e il clima non era quello, quasi solenne, da scontro finale, di un Gran Premio, ma piuttosto l'atmosfera dei sogni dei test primaverili. Proprio all'inizio della corsia box c'era una squadra nuova di zecca, con una strana monoposto viola e un nome, Simtek, difficile da ricordare. E appoggiato all'ingresso del garage un tipo alto e sorridente, che di lì a poche ore avrebbe barattato gli abiti borghesi per una tuta bianca assolutamente anonima e neppure troppo nuova. A guardarlo, Roland sembrava tutto tranne che un pilota di Formula Uno. Eppure il suo nome era in giro da molti anni, prima con la F.3 inglese, poi con le vetture Turismo, la F.3000, le Sport a Le Mans. Sabato scorso, per i tanti che volteggiavano a caccia di notizie attorno al motorhome della Simtek, Ratzenberger era solo un austriaco dal nome troppo lungo, cui era toccata la sorte tutt'altro che grata di essere la prima vittima della F.1 dall'incidente di Elio De Angelis dell'86. Scoprivano che esisteva quando ormai era troppo tardi. Ma per Johnny Herbert, per Heinz-Harald Frentzen e per tanti altri, Roland era stato un compagno di avventura nel lungo sogno di diventare un campione dell'automobile. Da quando lavorava come meccanico in F. Ford, all'epoca in cui divideva l'alloggio con gli altri europei impegnati nel campionato giapponese di F.3000. Un trentunenne timido e sempre disposto al sorriso, innamorato dello sci, di Peter Gabriel e della musica classica, con un piccolo capitale accumulato grazie agli ingaggi dei giapponesi che gli avevano schiuso le porte del sogno più bello di tutti: diventare un pilota da Gran Premio. «E dove lo trovo un altro come lui — borbottava Nick Wirth, ventottenne progettista-titolare della squadra — che mi mette i soldi sul tavolo, dal primo all'ultimo, per correre cinque gare?». Roland sapeva bene di stare vivendo qualcosa di incredibile, a un'età che per un pilota professionista spesso marca l'inizio della parabola discendente. E ripeteva, sempre sorridendo: «Io sono qui per imparare. Non conosco le piste, devo abituarmi a tutto, soprattutto ai freni in carbonio». Quello della frenata sembrava il suo cruccio principale, chiedeva lumi agli altri piloti, ne parlava con Nick e con il suo compagno di team, Dave Brabham. Ma sorrideva sempre, sorrideva di quel sogno divenuto realtà e che sarebbe comunque durato troppo poco, fino a Barcellona. Finché duravano i soldi. Faceva fatica a dissimulare la gioia ad Aida, dopo essersi qualificato in quello che rimarrà il suo unico Gran Premio. «Roland è un buon pilota — diceva Nick — deve poter fare di più, dobbiamo crescere, capire i nostri problemi». Un problema più tremendo e imprevedibile ha fermato il sogno sabato pomeriggio, l'ha trasformato in un incubo in cui si succedono le immagini di una monoposto impazzita e squarciata sul fianco, di un casco sballottato come uno straccio e spruzzato di sangue. Di Nick Wirth, con gli occhi pieni di lacrime, tenuto per un braccio da Bernie Ecclestone, dei meccanici in tenuta viola seduti fuori dal box con l'espressione inebetita, di Dave Brabham con gli occhi spiritati che piomba nel motorhome della Ferrari e mormora: «Dov'è Jean Alesi? Ho saputo che ha visto l'incidente, voglio parlare con lui...». Di un amico di Roland che abbandona il circuito cercando di spiegare qualcosa al bambino che tiene per mano. Di un altro che resta seduto per ore fuori dal motorhome e mormora: «Ieri volevo augurargli buona fortuna, poi ho pensato fosse meglio dirgli: non ti serve fortuna, devi solo andare fino in fondo, puoi farcela». E invece stavolta di fortuna ce ne sarebbe voluta tanta. Perché il sogno di Roland non finisse nel buio.



ORSI

Alberto Antonini



Un weekend maledetto ha condensato tutti i possibili incidenti che possono funestare un Gran Premio e la F.1 si è trovata all'istante nell'occhio del ciclone con polemiche, processi sommari, condanne Ma è anche giusto ricordare che...

ENZO RUSSO

Il giorno dell'Apocalisse

Foto COLOMBO

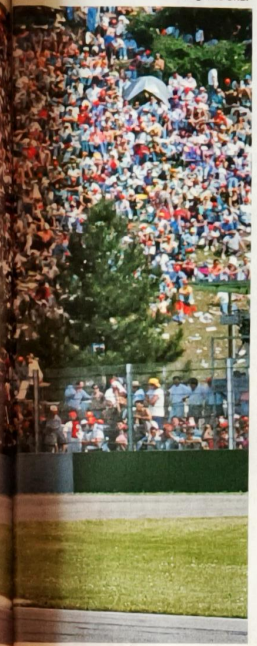
Ha proporzioni bibliche la punizione che si è abbattuta sulla F.1 nei tre giorni di Imola. Più che all'Apocalisse o alle Piaghe d'Egitto descritte nell'Esodo, la sequenza feroce degli avvenimenti fa pensare a un Diluvio, un regolamento di conti divino che ha colpito tutti senza lasciare, in questo caso, un Noè migliore degli altri e quindi degno di sopravvivere.

Ha colpito l'Olimpo del Circus, Senna e la Williams, il pilota più grande e la scuderia tecnologicamente più avanzata, il primo pronto a ogni impresa pur di restare il migliore, la seconda pronta a ogni investimento pur di continuare a vincere. Ha colpito le favelas del circo, Ratzenberger e la Simtek, il primo non giovane ma ancora debuttante, la seconda povera di esperienza e di capacità tecniche. Ha colpito, con Barrichello, l'ansia forsennata delle qualifiche, che non faceva vittime dai tempi di Villeneuve ma che ha sempre fatto temere il peggio senza che nessuno sapesse, volesse o potesse trovare una soluzione. Ha colpito Lehto e Lamy, il vertiginoso attimo fuggente della partenza, che non faceva vittime dai tempi di Paletti, con un tamponamento che non sarebbe potuto accadere in caso di avvio lanciato all'americana. Ha colpito gli spettatori, le vacche sacre del Gran Premio, teoricamente intoccabili e invece raggiunti da frammenti della Lotus di Lamy, che ne hanno feriti alcuni, ma il volo della Jordan di Barrichello avrebbe potuto compiere una strage pari a quella sinistramente leggendaria causata dalla Mercedes di Levegh a Le Mans. Ha colpito la gente dei box, con Alboreto che ha falciato incolpevolmente cinque meccanici, un'altra categoria a rischio ma senza i guadagni dei piloti. Ha colpito, anche se non fisicamente, chi ha stilato i regolamenti tecnici, rendendo le macchine ancora più veloci e contemporaneamente privandole di risorse come il controllo della trazione e le sospensioni attive, e chi ha ideato i pit stop, per garantire un po' di spettacolo, con lo stesso spensierato cinismo degli organizzatori dei giochi circensi, che rendevano elettrizzanti i pomeriggi dei Romani dell'età imperiale.

In queste ore, emozione e depressione si contendono l'anima di chi ha assistito all'apocalittico weekend imolese, tenta-

Michele Alboreto si ferma con la sua Minardi priva della ruota posteriore destra dopo aver ferito meccanici della Ferrari e della Lotus: la gomma impazzita prosegue una macabra danza

fotografia ORSI



LA CRONACA □ DOPO LA TERRIBILE SEQUENZA DI INCIDENTI

Terza vittoria per Schumacher

Grande paura sin dal via, con Lehto tamponato da Lamy
Al settimo giro... Senna. Poi una ruota vola in tribuna
e al quarantaquattresimo passaggio si sfiora il dramma anche ai box!

PAOLO BOMBARA

IMOLA — L'orrore. Neanche Dario Argento sarebbe riuscito a immaginare un Gran Premio più terribile, più cruento. Un Gp svolto dall'inizio alla fine sotto il segno della paura, del rischio e del dolore. Ed è calato il sipario su un lungo periodo d'incidenti più o meno gravi, ma mai cruenti e anche su un'era, quella di «Magic». L'era di Senna è finita di colpo, contro un muro al settimo giro del Gran Premio della jella. E a questo punto, anche se può sembrare cinico, si entra forse in una nuova era, quella di Schumacher. Il tedesco ha vinto la terza gara consecutiva, e non ha più rivali, sembrando avviato a conquistare il suo primo titolo mondiale. Un titolo che a chiunque andrà avrà comunque un sapore amaro. Va segnalata positivamente anche la nuova eccellente prestazione della Ferrari, per la terza volta consecutiva finita sul podio, stavolta con il suo terzo pilota, Larini. A Interlagos si attribuì ogni merito ad Alesi, poi Berger ha confermato in Giappone e questa volta è toccato a Nicola: segno evidente che la 412T è in crescita. Lo stesso Berger, del resto, era in grado di finire sul podio, ma in un giorno nero, conscio di quanto accaduto al suo amico Senna e anche da profondo conoscitore dei muri di Imola, non ha avuto paura d'aver paura, quando ha constatato inquietanti vibrazioni nella vettura. Si è poi scoperto che provenivano da un foro nel fondo piatto. La gara era già iniziata in modo drammatico, con il terribile schianto tra la Lotus di Lamy e la Benetton del rientrante Lehto rimasto fermo al via. La vettura del portoghese taglia la pista da destra a sinistra approfittando dello scompiglio venutosi a creare sullo schieramento a causa di Lehto fermo e anche della mancanza di Alboreto sullo schieramento. L'urto è violentissimo. Tanto la Benetton quanto soprattutto la Lotus resistono egregiamente, ma nulla impedisce a tre ruote e a pezzi vari di sospensioni e carrozzeria di staccarsi e volare nella tribuna che sta di fronte. Quattro spettatori sono feriti dai vari detriti, ma uno colpito da una ruota alla testa viene ricoverato in prognosi riservata.

VILLANI

> "Al via la vettura che mi stava davanti, penso fosse De Cesaris, ha scartato all'improvviso a destra. Ho visto lo spazio e mi sono buttato, urtando Lehto. Non potevo vederlo"
>
> PEDRO LAMY

SAFETY CAR. Quando la safety car entra in pista il primo giro è già stato completato, e Senna, Schumacher e soci spuntano all'ingresso del rettifilo principale mentre la Benetton ostruisce ancora il lato sinistro della pista. L'asfalto è pieno di detriti, sopra i quali i concorrenti transitano con tutti i rischi che ciò può comportare. Dopo tre giri a ritmo ridotto dietro la safety car, quando i piloti vengono liberati la corsa riparte a un ritmo indiavolato ma dopo soli due giri qualcosa si rompe sulla Williams proiettando Senna fuori pista.

CAOS. Le immagini del corpo di Senna esanime, dei soccorritori indaffarati, sembrano un terrificante replay di quanto vissuto il giorno prima. Lo sgomento invade tutto l'autodromo e al contempo si diffonde la confusione. Non certo tra i medici e i soccorritori che agiscono con tutto il criterio possibile, ma tra gli altri addet-

FERRARI. Berger ha cominciato la seconda frazione di gara, balzando in testa davanti a Schumacher. La sua corsa è tuttavia terminata dopo soli 17 giri per un problema al fondo piatto. HAKKINEN. Il finlandese ha portato per la prima volta sul podio il motore Peugeot, dopo essere stato brevemente al comando grazie al gioco dei pit-stop. TRIS D'ASSO. La Benetton e Schumacher hanno recitato anche nel Gp di San Marino il ruolo dei dominatori, assicurandosi così la terza vittoria consecutiva.

ORSI

HILL. È stato costretto a una fermata anticipata per un urto con Schumacher.
LARINI. Il toscano è secondo: chiude così l'esperienza con la 412 T1.
RIENTRO. Sfortunato ritorno in F.1 di De Cesaris: si è ritirato.
VIA BIS. Berger è riuscito a partire in testa alla seconda partenza.
SAUBER. Ancora a punti la Sauber

ORSI

ORSI

ti ai lavori. I team manager delle varie squadre non sanno se si possa o meno intervenire sulle vetture fermate dalla bandiera rossa alla variante bassa e si gettano tra le pagine del libro giallo della Fia, mentre i commissari addetti al semaforo della corsia box lasciano tranquillamente uscire Comas, che da tre giri ai box non si è accorto che la gara era interrotta. La Larrousse piomba come un razzo all'uscita del Tamburello e si trova di colpo la strada ostruita da soccorritori, ambulanze, carri attrezzi e persino l'elicottero. Per poco non ci scappa un altro incidente, ma Comas riesce fortunatamente a frenare proprio a ridosso dei commissari. Assurdo, quasi tragicomico.

SI CONTINUA. La serietà della situazione è chiara, la voglia di continuare è sotto le scarpe ma si deve farlo. E tutti ripartono, anche lo stesso Hill, che pur sa che se Senna è uscito è per un cedimento meccanico su una vettura analoga alla sua. Anzi, Hill sembra persino avere più grinta del solito quando attacca e supera Schumacher alla staccata della Tosa. Addirittura, i due entrano a contatto e l'inglese deve poi rientrare ai box: effettuerà lo stesso una gara tutta d'attacco. Nel frattempo, la corsa è continuata con una cavalcata solitaria di Schumacher che è sempre rimasto in testa, nonostante Berger sia stato brevemente in testa alla seconda frazione, con il tedesco sempre primo nella somma dei tempi prima di superare la Ferrari.

> Non posso essere soddisfatto per la vittoria, sono successe troppo cose. In gara non ho avuto problemi, a parte il sorpasso a Berger. Ho aspettato un suo errore, poi, dopo il pit-stop, abbiamo lottato ancora
>
> MICHAEL SCHUMACHER

BOX. Per un attimo tutto sembra andare liscio a parte qualche testacoda e un contatto tra Martini e Herbert. Poi, improvvisamente, un urlo tra la folla. Se fosse stato pensato da un autore del macabro, come abbiamo ipotizzato inizialmente, questo terzo allucinante capitolo sarebbe parso inverosimile. Eccessivo. E invece accade anche questo: al 48. giri, una ruota si stacca dalla Minardi di Alboreto, che percorre la corsia box a tutta velocità

ACTION

LARINI SECONDO MA CON TRISTEZZA

È un giorno da dimenticare

Dovrebbe essere la sua festa. Secondo all'arrivo. Il suo miglior risultato in F.1 e che risultato, per giunta, di fronte al pubblico italiano, il suo, al volante di una Ferrari e nell'ultima occasione prima di restituire il volante ad Alesi. Invece anche per lo stesso Nicola è stata una gara da scordare per tutti i drammi che l'hanno accompagnata. «*Indubbiamente* — sbiascica sconfortato Nicola — *si tratta di una gara da dimenticare per l'incidente di Senna, per quello di Ratzenberger, e anche per ciò che è capitato ai box, ma anche da ricordare per cercare di capire cos'è successo e trarne i necessari insegnamenti. Spero in particolare che tutti questi incidenti facciano riflettere chi comanda in questo sport. A mio parere va, ad esempio, assolutamente ridotta la velocità ai box e poi ci sono anche i muri. Quei terribili muri a pochi metri dalla pista sono un problema che la Fia deve affrontare*». Ma con quale spirito avete ripreso tutti voi piloti la gara, dopo il terribile incidente di Senna? «*Sul momento, a caldo, quando si è in pista si pensa solo al proprio lavoro, a correre. Dopo, quando la gara finisce ci si accorge di tutto quello che è successo e ci si rende conto della gravità della situazione*». Adesso per te è finita la parentesi ferrarista, come pilota titolare, s'intende, e tornerai al volante della Alfa Romeo 155 nel campionato tedesco Turismo. Finisce così un periodo. «*Sì un periodo un po' nero. Ho trascorso un mese d'aprile pessimo e oggi con l'inizio di maggio per quanto mi concerne è andata meglio. Spero che continui così d'ora in poi. Adesso passo le redini ad Alesi e credo che questa vettura, soprattutto se potrà utilizzare il nuovo motore, ha un grande potenziale e potrà ben presto lottare per la vittoria*». Oggi sei riuscito a salire sul podio grazie anche ad una scelta strategica, quella di effettuare un solo cambio gomme, una scelta tua? «*No, di Jean Todt. Io non ero molto d'accordo all'inizio, poi ne abbiamo parlato a lungo e alla fine mi ha convinto e devo ringraziarlo perché i fatti gli hanno dato ragione. Non ho avuto particolari problemi oggi, neanche a mantenere il secondo posto perché sono riuscito a contenere Hakkinen nonostante negli ultimi venti giri abbia tirato i remi in barca per non far soffrire motore e cambio, e anche perché pilotare diventava più difficile a causa dell'usura dei pneumatici e di un conseguente forte sottosterzo*». ■

> Il grosso problema era la velocità in rettilineo. Partendo dall'ottava posizione sapevo che era difficile sorpassare; ho tirato sempre. È andata bene
>
> MIKA HAKKINEN

dopo un cambio gomme, e finisce impazzita tra i meccanici della Ferrari e della Lotus, pronti per un eventuale rifornimento e cambio gomme alle loro vetture. Cinque ne rimangono al suolo, tre della Ferrari, uno della Lotus e uno della Benetton. Ma la corsa continua anche in questo caso. E ci si può chiedere cosa sarebbe successo se fosse rientrata ai box una vettura, con la corsia zeppa di soccorritori, barelle e ad un certo punto persino un'ambulanza. Per fortuna, passato il grande spavento, si può tirare un sospiro di sollievo. Nessuno è ferito gravemente. Due giri dopo, De Cesaris regala l'ultima emozione concludendo con uno spettacolare testacoda e toccata alla Piratella la gara del suo rientro in F.1. A fine gara, il commento che meglio riassume la situazione è quello di Eddie Irvine: «*La Fia mi ha fatto un piacere a lasciarmi fuori da una gara simile*». ■

ORSI

LE PROVE

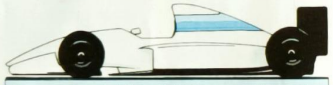
TEAM PER TEAM

Senna è soddisfatto dei progressi compiuti dalla Fw16C grazie alle modifiche aerodinamiche e alle sospensioni anteriori e stacca sin dal primo tentativo di venerdì quello che poi rimarrà il giro più veloce. Poi, dopo l'incidente di Rubens, Senna non riesce più a ritrovare la necessaria concentrazione. L'indomani, non è ancora entrato in pista quando avviene il terrificante botto di Ratzenberger. Senna ne è molto scosso e decide di rinunciare a proseguire le prove. La sua decisione è presto imitata dalla stessa Williams, così come dalla Benetton e dalla Sauber. Nel frattempo, Hill era riuscito a risalire la china rimontando al quarto posto dopo le vicissitudini della prima giornata. Venerdì mattina, l'inglese si è sin dall'inizio lamentato dell'assetto e poi è finito fuori pista.

Imola è un appuntamento particolare per la Ferrari e allora il «mago» Claudio Lombardi ha tirato fuori un supermotore per Berger e l'austriaco nella prima sessione, non ha deluso ottenendo il terzo miglior tempo, dopo aver fatto sognare occupando persino la testa della classifica per qualche minuto. Berger, del resto, ha sfruttato un solo treno di pneumatici in quella prima sessione di qualificazione perché poi è stato bloccato da noie al cambio. Larini ha utilizzato un motore tradizionale. Venerdì mattina il toscano è stato a lungo fermo ai box per un problema alla pompa della benzina, mentre nel pomeriggio ha commesso l'errore di risparmiare un treno di pneumatici per l'indomani credendo in un miglioramere. E invece sabato pomeriggio, Larini ha effettuato una lieve uscita di pista.

Gara dopo gara il copione recitato sembra sempre lo stesso alla puntuale pole position di Senna risponde Schumache che si piazza alle sue spalle. Il distacco è minimo anche questa volta, nonostante si tratti di un circuito dove la potenza del motore conta maggiormente. Per ottenere una buona velocità di punta, le B194 sono però molto scariche aerodinamicamente e ciò dà qualche problema d'instabilità sulle asperità della pista. Schumacher stacca il secondo miglior tempo già venerdì, dopo aver commesso due spettacolari testacoda e riesce poi a limare qualche decimo l'indomani. Sulla seconda vettura principale novità è il rientro di Lehto al volante. Tanto il finlandese quanto Schumacher hanno qualche problema di frenata e d'assetto, con un eccesso di sottosterzo.

Meno brillante rispetto ai primi due Gran Premi, la McLaren venerdì mattina ha comunque fatto fuoco e fiamme col solito Hakkinen. Si è trattato di una spettacolare rottura d'una canalizzazione con fuoriuscita d'olio che si è incendiato trascinando una scia di fiamme dietro la vettura che rientrava ai box. Mika, che era abbastanza soddisfatto dal comportamento e dalle qualità velocistiche della vettura dopo la prima sessione di prove libere, non lo è più al pomeriggio. Il motore non è stato sostituito, ma gli assetti sono stati modificati. Spingendo a fondo, il finlandese compie anche un'escursione fuori pista alla variante bassa. Anche Brundle non è stato risparmiato dalla sfortuna. Il pomeriggio un problema al cambio lo blocca.

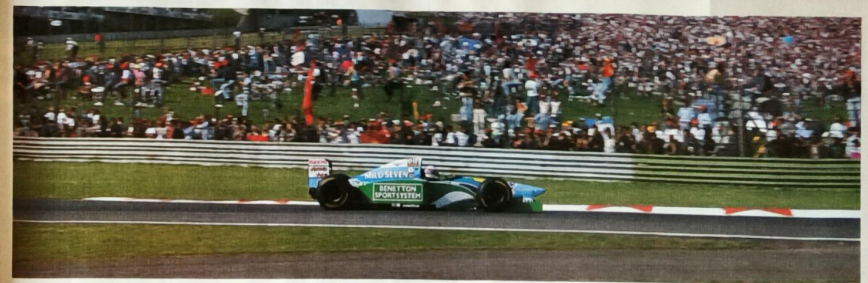


Il fine settimana comincia male per la Tyrrell. Blundell finisce fuori pista danneggiando il muso della vettura, mentre Katayama rompe uno scarico. Entrambi i piloti utilizzano il motore Yamaha tipo H, ma quello di Blundell è ad uno stadio di sviluppo leggermente superiore. Nel suo giro più veloce in qualificazione Katayama è rallentato da Berger ed è solo dodicesimo, mentre Blundell è decimo. Il giapponese riesce a migliorare l'indomani, nonostante fastidiosi problemi col selettore del cambio, contrariamente a Blundell che fora un pneumatico su alcuni detriti durante il suo primo tentativo. I due piloti si scambiano le posizioni. Sabato, sia Blundell che Katayama utilizzano motori tipo J perché è stato deciso che gli H vengono conservati per la gara.

Che la Footwork Fa15 sia nata bene è ormai una certezza, la vettura di Jenkins conferma gara dopo gara il suo potenziale anche se soffre ancora di qualche male di gioventù. Venerdì, Morbidelli è entusiasta della sua monoposto, nonostante qualche problema di motricità, e stacca un brillante nono posto, che non riesce però a conservare l'indomani. Decisamente meno contento Fittipaldi che dopo aver trovato un buon equilibrio sulla vettura venerdì mattina a parte qualche problema ai freni, al pomeriggio si sbaglia completamente nella scelta degli assetti. Troppo scarica aerodinamicamente, la sua vettura si rivela decisamente instabile. Sabato, la situazione migliora leggermente sulla vettura del brasiliano. Al mattino, Morbidelli è bloccato da un guasto al differenziale.

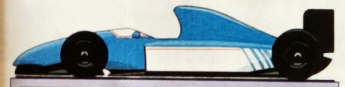
Piccoli ritocchi e nessuna rivoluzione tecnica in casa Lotus, i cui piloti attendono l'esordio del nuovo modello previsto per la prossima gara. Anche questa volta, Herbert e Lamy devono accontentarsi di posizioni di fondo sullo schieramento, in decima ed undicesima fila. Nonostante ciò le prove effettuate da Zanardi a Croix-en-Ternois all'inizio della settimana della gara avevano dato alcuni frutti e la maneggevolezza in entrata di curva ed anche la motricità era leggermente migliorata. Sabato, Herbert le tenta tutte per migliorare il comportamento della vettura, sostituendo molle, ammortizzatori, barre di rollio, differenziale, ma non riesce a far progredire le prestazioni e slitta anche di una posizione. Lamy riesce invece a migliorare sensibilmente la propria prestazione.

Doveva essere un fine settimana di festa per il rientro di De Cesaris, invece la trasferta in Romagna ha subito preso una brutta piega. Quando, venerdì pomeriggio, Barrichello è decollato su un cordolo alla variante bassa, finendo violentemente contro le reti di protezione e poi ribaltandosi; per un attimo si è temuto il peggio. Il brasiliano se l'è cavata. De Cesaris si è ritrovato tutta la responsabilità sulle sue spalle. Le cose non sono cominciate troppo bene neppure per lui, perché dopo aver perso la prima mattinata ai box per un problema all'alternatore è uscito di pista in un impressionante testacoda ad alta velocità. Il romano che non ha ancora assimilato perfettamente l'uso del cambio semi-automatico della Jordan ha sbagliato una scalata e poi raccelerato troppo presto.



Così come la McLaren, anche la Larrousse ha pagato lo scotto di non aver effettuato le prove preliminari, disputate a metà marzo. Per giunta Beretta non aveva mai corso qui. Venerdì mattina, Comas è penalizzato da un enorme sottosterzo in accelerazione, dovuto anche al continuo bloccarsi dell'acceleratore. Questo poi resta bloccato del tutto, il francese compie un testacoda alla Tosa. Il pomeriggio, il problema è risolto e Comas ha trovato un assetto soddisfacente, poi si fora un radiatore e non può sfruttare il secondo treno di gomme. L'indomani, nonostante la pista sia meno veloce, riesce a migliorare di 1"5 al primo tentativo. Beretta, invece, si è preso un discreto spavento venerdì finendo contro il muro nello stesso punto dov'è uscito Barrichello.

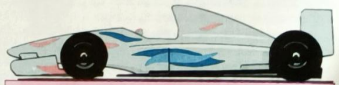
Quattordicesimo e quindicesimo. Si sperava meglio per la Minardi, che disponeva di alcune importanti modifiche alle sospensioni e all'impianto frenante. Proprio questi nuovi freni creano qualche problema a Martini. Tanté che gli vengono montati nuovi dischi, più larghi. Comunque, la vettura è ben bilanciata e il suo comportamento è soddisfacente, anche se per lottare per migliori posizioni si fa sentire molto anche la mancanza di un cambio semi-automatico, che sarà invece presente sulla nuova vettura. Come sempre, la monoposto è anche molto sensibile alle asperità del circuito. Per privilegiare le prestazioni velocistiche, la squadra romagnola in quest'occasione ha il Ford Hb serie B. Venerdì mattina, Alboreto ha un problema col limitatore di giri, mentre Martini con la pompa del carburante.



Nulla di nuovo sotto il sole per la Ligier, che ha conservato anche il doppio ammortizzatore usato ad Aida. Archiviata, almeno per ora, la sola modifica di rilievo che era stata apportata alla vettura rispetto allo scorso anno, non si possono pretendere i miracoli dai piloti Panis e Bernard. La Js39 non manifesta nessun particolare problema, se non una scarsa motricità e aderenza generale. Rispetto al Gran Premio del Pacifico il livello di competitività è rimasto inalterato, ma grazie soprattutto all'ausilio del Renault Rs6. Panis e Bernard si lamentano del sottosterzo e non riescono a trovare un assetto corretto. Delusi ed esasperati, decidono, visto che la pista è comunque meno veloce per via del caldo, di rinunciare sabato pomeriggio a cercare la prestazione assoluta.

Le cose, venerdì mattina, iniziano male anche alla Sauber. La squadra elvetica inaugura in prove ufficiali i motori Mercedes a distribuzione pneumatica che avevano dato piena soddisfazione nei test svolti al Paul Ricard. Non è così in quest'occasione a causa di cali di pressione dalle guarnizioni delle valvole, e Mario Illien decide di smontarli e di mettere gli abituali propulsori per le qualificazioni. I piloti guadagnano immediatamente 2"5 e 3"3 e alla sesta e undicesima posizione provvisoria. Considerando il tempo perso al mattino, la squadra ha di che essere felice della prestazione dei suoi piloti, come questi lo sono del comportamento della vettura nonostante un leggero sottosterzo. L'indomani, Wendlinger riesce a guadagnare un posto.

Tutto diventa irrilevante di fronte alla tragedia che colpisce la giovane squadra in cui militava Ratzenberger. La Simtek si era presentata a Imola con ancora addosso l'euforia per aver terminato la gara in Giappone con entrambe le vetture. Poi, sono iniziati subito i soliti problemi tecnici. Brabham è bloccato venerdì da seri guai col selettore del cambio, tant'è che Ratzenberger molto sportivamente, dopo aver effettuato i giri a lui consentiti, gli cede la propria vettura nel primo turno di qualificazione. L'austriaco aveva, invece, avuto delle noie coi freni. L'indomani mattina, per un'incomprensione tra i due piloti, si sfiora una collisione alla Tosa, Brabham finisce in testacoda e spegne il motore. L'australiano è comunque poi vittima di problemi alla trasmissione.



Pista che vai, problemi che trovi. La giovane Pacific ha molti meriti, se non altro quello di esistere, ma la F 1 non è un mestiere facile quando non si hanno proprio tutti i mezzi per affrontarla. Dimenticati i problemi riguardanti i motori, che aveva letteralmente bloccato ai box ad Aida le monoposto grigie, Belmondo e Gachot ce l'hanno messa tutta. Ma con un motore Ilmor uguale a quello utilizzato lo scorso anno dalle Sauber, le Pacific accusano un distacco di 3" dai tempi fatti registrare a Imola nel '93 dalla squadra svizzera. Nonostante un lavoro di sviluppo la Pacific ha molto da progredire. Venerdì, Belmondo è stato rallentato da noie al cambio e da un assetto insoddisfacente, mentre Gachot ha danneggiato il fondo piatto passando su un cordolo. Alla fine si qualificherà solo Gachot.

Per Lehto un buon 5. tempo

Sono state prove tragiche quelle del Gp di San Marino. L'incidente mortale in cui ha perso la vita l'austriaco Ratzenberger, accaduto 24' dopo l'inizio del secondo turno di qualifica, ha prostrato l'intero «circus». Ma già venerdì si era sfiorato il dramma con Barrichello che alla variante Bassa era volato con la sua Jordan: per il pilota tutto si era risolto con la frattura di una costola, del setto nasale e la contusione del braccio destro. Imola segnava anche il rientro di J.J. Lehto, nella foto, anche lui reduce da uno spaventoso incidente accadutogli alcuni mesi fa durante le prove pre campionato. In griglia è partito in 5. posizione, accanto a Larini. Al via la Benetton del finnico sarà investita dalla Lotus di Lamy

a cura di
PAOLO BOMBARA

Ho sbagliato io!

Per un miracolo Barrichello è uscito quasi illeso dall'incidente nelle prove del venerdì. Dopo il ricovero in ospedale è tornato ai box in buona salute e ha ammesso che andava troppo veloce

Tra tante notizie tragiche, la F.1 dà anche un po' di speranza. Protagonista di un incidente tanto terribile quanto spettacolare, Rubens Barrichello è già pronto a contraddire le prime prognosi che gli consigliavano ventiquattro giorni di riposo. Con ogni probabilità lo rivedremo quindi al volante della Jordan già al prossimo Gran Premio di Montecarlo. Lasciato l'ospedale Maggiore di Bologna neppure ventiquattr'ore dopo il suo incidente, il brasiliano si è presentato in pista sabato a mezzogiorno camminando perfettamente, in buona salute con solo una lieve frattura del setto nasale, qualche taglio alla bocca e un'ampia fasciatura del braccio destinata ad alleviargli un persistente dolore. Il dottor Watkins, delegato medico della Fia, lo ha visitato e ha emesso un giudizio estremamente positivo, dichiarandosi certo della perfetta possibilità di recupero di Barrichello a cui ha solo consigliato una settimana completa di riposo. Barrichello ha ammesso di avere probabilmente la responsabilità del suo incidente: *«Con ogni probabilità sono arrivato un po' troppo lungo e forse ho toccato con una ruota posteriore il cordolo, o forse c'era olio sulla pista. Fatto sta che sono arrivato troppo forte al punto di corsa e non sono riuscito né a voltare né a rallentare sufficientemente. Ho ancora scolpito in mente il momento in cui, dopo essere decollato sul cordolo esterno, ho sorvolato la barriera di pneumatici e ho visto arrivare contro di me le reti. Poi, il vuoto più assoluto...»*. L'onda d'urto della Jordan è stata fortunatamente in parte assorbita dall'elasticità delle reti metalliche che l'hanno rinviata in pista dov'è atterrata sul muso, ribaltandosi poi più volte per fermarsi in piedi sul fianco destro completamente distrutto. Lì è stato commesso il solo errore quando, nella fretta d'intervenire, i soccorritori hanno ribaltato quel moncherino di vettura senza pensare ad eventuali conseguenze, a possibili lesioni cervicali.

Paolo Bombara

SOLO SPETTATORE A IMOLA

Alesi pronto al rientro a Montecarlo

Jean Alesi non sta più nella pelle per la voglia di tornare a guidare la Rossa. Il segno più evidente lo si è avuto ai box del Gp di San Marino quando il pilota di Avignone alle dieci e mezza di sabato sera era ancora con i meccanici del Cavallino, quasi che avesse bisogno di riprendere familiarità con i bolidi di Maranello in vista della ripresa degli allenamenti in pista. La certezza che Alesi sarebbe tornato in gara per il prossimo Gp di Monaco, in programma il 15 maggio, era comunque già arrivata a metà della settimana passata. Il pilota della Ferrari infatti era stato visitato dal professore Gerard Saillant a Parigi, il medico che lo ha preso in cura dopo che l'incidente del Mugello non era stato esattamente valutato nelle sue conseguenze. Saillant ha trovato Alesi in condizioni molto buone; così è stata presa la decisione di permettergli di allenarsi lunedì e martedì di questa settimana, sulla pista di Fiorano, mentre Autosprint arriva nelle edicole; un test in vista appunto del rientro a Montecarlo. Chi invece a Imola ha già potuto riprendere in mano il volante è stato J.J. Lehto. Il finlandese della Benetton ha ben figurato in prova, ma è stato poi eliminato al via da Lamy che lo ha centrato quando è rimasto fermo sulla griglia di partenza con il motore spento. ■

fotografia PHOTO4

È decollato sul cordolo

Ecco tutta la sequenza dell'incidente di Barrichello: inizia dalla foto più esterna della pagina a sinistra e prosegue in senso orario. Barrichello è arrivato troppo forte all'ingresso della «Variante bassa» e non è più riuscito a controllare la sua Jordan che è decollata sul cordolo ed è andata a schiantarsi contro le reti. In alto, Rubens fasciato nell'abitacolo della Jordan di De Cesaris dopo essere stato dimesso dall'ospedale ed essere tornato ai box per tranquillizzare tutti

FORMULA 1:
FERRARI, WILLIAMS RENAULT, BENETTON FORD, FOOTWORK ARROWS, LIGIER RENAULT, MINARDI SCUDERIA ITALIA ....

CAMPIONATO MONDIALE RALLY:
FORD ESCORT MARTINI (JOLLY CLUB), DELTA INTEGRALE

CAMPIONATO SUPERTURISMO:
ALFA 155 Ti

CAMPIONATO SUPERCAR GT:
FERRARI F40, 348 (JOLLY CLUB)

FORMULA 3:
FIAT NOVAMOTOR, MUGEN

CAMPIONATO DTM:
ALFA 155 V6

FIAT TROFEO 500:
CINQUECENTO

RENAULT COPPA CLIO:
CLIO 16 V

Anche quest'anno i migliori hanno scelto di correre con noi.

CHAMPION
YOU CAN'T BEAT A CHAMPION

Per maggiori informazioni sui componenti Racing Champion, telefonare al numero: 011/9941060 orario ufficio

GP SAN MARINO

Terza gara del mondiale di F.1

1 maggio 1994

Circuito: Enzo e Dino Ferrari
Distanza: 58 giri pari a 297,320 km
Organizzatore: Sagis
Direttore di prova: Roland Bruynseraede
Partenza: 14.02
Spettatori: 100.000
Organizzazione: 9
Sicurezza: 5
Condizioni atmosferiche: sereno e sole per tutti i tre giorni

Enzo e Dino Ferrari
m. 5.040

ORSI

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA
Nuovo
Ayrton Senna (Williams Fw16) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'21"548 alla media di 222.495 kmh.

SUL GIRO IN GARA
Nuovo
Damon Hill (Williams Fw16) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 10. giro in 1'24"335 alla media di 215.142 kmh.

SULLA DISTANZA
È imbattuto (1992)
Appartiene a **Riccardo Patrese** (Williams Fw13B) che ha percorso i 61 giri pari a 307.440 in 1.30'55"478 alla media di 202.876 kmh.

IN 25 AL VIA
(tra parentesi la media)

1. FILA
2 Ayrton Senna (Williams Fw16) 1'21"548 (222,495)
5 Michael Schumacher (Benetton B194) 1'21"885 (221,579)

2. FILA
28 Gerhard Berger (Ferrari 412 T1) 1'22"113 (220,964)
0 Damon Hill (Williams Fw16) 1'22"168 (220,816)

3. FILA
6 J.J. Lehto (Benetton B194) 1'22"717 (219,350)
27 Nicola Larini (Ferrari 412 T1) 1'22"841 (219,022)

4. FILA
30 Heinz-Harald Frentzen (Sauber C13) 1'23"119 (218,289)
7 Mika Hakkinen (McLaren Mp4/9) 1'23"140 (218,234)

5. FILA
3 Ukyo Katayama (Tyrrell 022) 1'23"322 (217,758)
29 Karl Wendlinger (Sauber C13) 1'23"347 (217,692)

6. FILA
10 Gianni Morbidelli (Footwork Fa15) 1'23"663 (216,870)
4 Mark Blundell (Tyrrell 022) 1'23"703 (216,766)

7. FILA
8 Martin Brundle (McLaren Mp4/9) 1'23"858 (216,366)
23 Pierluigi Martini (Minardi 193B) 1'24"078 (215,800)

8. FILA
24 Michele Alboreto (Minardi 193B) 1'24"276 (215,293)
9 Christian Fittipaldi (Footwork Fa15) 1'24"472 (214,793)

9. FILA
25 Eric Bernard (Ligier Js39B) 1'24"678 (214,271)
20 Erik Comas (Larrousse Lh 94) 1'24"852 (213,831)

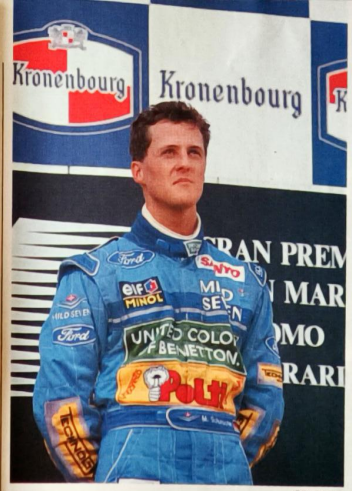
10. FILA
26 Olivier Panis (Ligier Js39B) 1'24"996 (213,469)
12 Johnny Herbert (Lotus 107C) 1'25"114 (213,173)

11. FILA
15 Andrea De Cesaris (Jordan 194) 1'25"234 (212,873)
11 Pedro Lamy (Lotus 107C) 1'25"295 (212,721)

12. FILA
19 Olivier Beretta (Larrousse Lh94) 1'25"991 (210,999)
31 David Brabham (Simtek S941) 1'26"817 (208,991)

13. FILA
34 Bertrand Gachot (Pacific Pr01) 1'27"143 (208,209)

NON QUALIFICATI: Paul Belmondo (Pacific Pr01) 1'27"881, Rubens Barrichello (Jordan 194)



COLOMBO

Schumacher era scoppiato in lacrime già sabato per la morte di Roland Ratzenberger. Quella di Senna lo ha sconvolto. Eccolo, sopra, tristissimo

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Hill (Williams Fw16)	10	1'24"335	215.142
Schumacher (Benetton B194)	43	1'24"438	214.880
Berger (Ferrari 412 T1)	11	1'25"040	213.358
Frentzen (Sauber C13)	41	1'25"307	212.691
Morbidelli (Footwork Fa15)	12	1'25"652	211.834
Wendlinger (Sauber C13)	54	1'25"727	211.649
Hakkinen (McLaren Mp4/9)	18	1'25"737	211.624
Brundle (McLaren Mp4/9)	54	1'25"774	211.533
Larini (Ferrari 412 T1)	18	1'25"825	211.407
Fittipaldi (Footwork Fa15)	11	1'25"954	211.090
Katayama (Tyrrell 022)	11	1'26"176	210.546
Blundell (Tyrrell 022)	25	1'26"259	210.343
Martini (Minardi 193B)	21	1'27"221	208.023
De Cesaris (Jordan 194)	38	1'27"627	207.059
Panis (Ligier Js39B)	16	1'27"908	206.398
Alboreto (Minardi 193B)	21	1'27"995	206.194
Herbert (Lotus 107C)	10	1'28"032	206.107
Bernard (Ligier Js39B)	23	1'28"091	205.969
Brabham (Simtek S941)	10	1'28"613	204.756
Beretta (Larrousse Lh94)	10	1'28"891	204.115
Gachot (Pacific Pr01)	12	1'29"094	203.650
Senna (Williams Fw16)	1	1'44"068	174.348
Comas (Larrousse Lh 94)	1	1'58"505	153.107

COSI' AL TRAGUARDO

	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1.	**Michael Schumacher**	Benetton B194	58	1.28'28"642	198.234	
2.	**Nicola Larini**	Ferrari 412 T1	58	1.29'23"584	196.203	54"942
3.	**Mika Hakkinen**	McLaren Mp4/9	58	1.29'39"321	195.629	1'10"679
4.	**Karl Wendlinger**	Sauber C13	58	1.29'42"300	195.521	1'13"658
5.	**Ukyo Katayama**	Tyrrell 022	57	1.28'39"183	194.430	1 GIRO
6.	**Damon Hill**	Williams Fw16	57	1.28'39"437	194.421	1 GIRO
7.	**Heinz-Harald Frentzen**	Sauber C13	57	1.28'40"518	194.381	1 GIRO
8.	**Martin Brundle**	McLaren Mp4/9	57	1.28'54"669	193.865	1 GIRO
9.	**Mark Blundell**	Tyrrell 022	56	1.28'49"109	190.663	2 GIRI
10.	**Johnny Herbert**	Lotus 107C	56	1.29'02"511	190.185	2 GIRI
11.	**Olivier Panis**	Ligier Js39B	56	1.29'16"475	189.689	2 GIRI
12.	**Eric Bernard**	Ligier Js39B	55	1.29'43"571	185.364	3 GIRI
13.	**Christian Fittipaldi**	Footwork Fa15	54	1.24'11"359	193.963	4 GIRI

I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Pedro Lamy	Lotus 107C	1	Incidente	—
J.J. Lehto	Benetton B194	1	Incidente	—
Erik Comas	Larrousse Lh 94	5	Abbandona	17.
Ayrton Senna	Williams Fw16	5	Incidente	1.
Gerhard Berger	Ferrari 412 T1	16	Abbandona	8.
Olivier Beretta	Larrousse Lh94	17	Motore	14.
Bertrand Gachot	Pacific Pr01	23	Pressione olio	19.
David Brabham	Simtek S941	27	Uscita di pista	17.
Pierluigi Martini	Minardi 193B	37	Incidente	14.
Gianni Morbidelli	Footwork Fa15	40	Motore	12.
Michele Alboreto	Minardi 193B	44	Perdita ruota	11.
Andrea De Cesaris	Jordan 194	49	Testacoda	10.

L'ALTALENA

COSI' DOPO 16 GIRI
1. **Hakkinen** in 0.28' 5"266 (172,260); 2. Schumacher a 1"388; 3. Larini a 2"201; 4. Wendlinger a 3"615; 5. Berger a 5"419; 6. Katayama a 8"784; 7. Morbidelli a 12"281; 8. Fittipaldi a 15"859; 9. Frentzen a 20"066; 10. Martini a 26"738; 11. Blundell a 29"202; 12. Brundle a 30"697; 13. Panis a 42"314; 14. Hill a 52"076; 15. Bernard a 52"271; 16. Brabham a 54"666; 17. Beretta a 55"185; 18. Herbert a 58"055; 19. Gachot a 1.01"716; 20. De Cesaris a 1.02"127; 21. Alboreto a 2 giri.

COSI' DOPO 31 GIRI
1. **Schumacher** in 0.49'40"780 (186,697); 2. Larini a 21"540; 3. Hakkinen a 27"756; 4. Wendlinger a 33"308; 5. Katayama a 37"002; 6. Morbidelli a 39"465; 7. Fittipaldi a 41"879; 8. Brundle a 56"011; 9. Hill a 1.09"792; 10. Martini a 1.17"748; 11. Frentzen a 1.23"713; 12. Herbert a 1.38"041; 13. De Cesaris a 1.40"855; 14. Panis a 1 giro; 15. Blundell a 1 giro; 16. Bernard a 1 giro; 17. Alboreto a 3 giri.

COSI' DOPO 46 GIRI
1. **Schumacher** in 1.11'14" 10 (195,279); 2. Larini a 31"814; 3. Hakkinen a 1'04"432; 4. Wendlinger a 1'07"055; 5. Katayama a 1'15"033; 6. Fittipaldi a 1'18"927; 7. Hill a 1'25"162; 8. Frentzen a 1 giro; 9. Brundle a 1 giro; 10. De Cesaris a 1 giro; 11. Blundell a 1 giro; 12. Herbert a 1 giro; 13. Panis a 1 giro; 14. Bernard a 3 giri

AMADUZZI

MIM RUOTE
CERCHI IN LEGA LEGGERA
Servizio informazioni 030/3730111

VELOCITÀ IN PROVA

venerdì

N.	PILOTA	KM/H
2	Senna	330.300
26	Panis	330.300
27	Larini	329.300
0	Hill	327.300
28	Berger	327.300
5	Schumacher	326.300
14	Barrichello	326.300
24	Alboreto	324.300
23	Martini	323.400
9	Fittipaldi	322.400
11	Lamy	322.400
6	Lehto	321.400
3	Katayama	320.500
4	Blundell	320.500
12	Herbert	320.500
32	Ratzenberger	320.500
7	Hakkinen	319.500
8	Brundle	319.500
29	Wendlinger	319.500
19	Beretta	318.500
25	Bernard	318.600
30	Frentzen	318.600
15	De Cesaris	317.600
10	Morbidelli	316.700
34	Gachot	314.900
20	Comas	313.000
33	Belmondo	310.300
33	Brabham	211.800

sabato

N.	PILOTA	KM/H
28	Berger	335.400
27	Larini	331.300
8	Brundle	327.300
3	Katayama	325.300
5	Schumacher	324.300
19	Beretta	324.300
7	Hakkinen	323.400
23	Martini	323.400
20	Comas	323.400
9	Fittipaldi	322.400
26	Panis	321.400
25	Bernard	320.500
4	Blundell	320.500
11	Lamy	320.500
12	Herbert	319.500
0	Hill	318.600
15	De Cesaris	318.600
24	Alboreto	316.700
10	Morbidelli	315.800
29	Wendlinger	315.800
32	Ratzenberger	315.800
34	Gachot	314.000
6	Lehto	313.000
31	Brabham	313.000
33	Belmondo	308.600

Piloti e sicurezza

Domenica mattina a Imola, subito dopo il briefing, si sono riuniti alcuni piloti per discutere di sicurezza. *«Ne abbiamo parlato proprio Senna, Berger, Alboreto e io* — racconta Schumacher — *Intendevamo organizzare un meeting a Montecarlo per discuterne. Ora voglio investirmi a fondo del problema per ottenere il massimo in termini di sicurezza».*

■ **TEST.** Dopo i drammatici incidenti di Imola, i team che avevano previsto di rimanere sul circuito del Santerno (Benetton, Sauber e Larrousse) per proseguire il lavoro di messa a punto hanno deciso di sospendere i test. La decisione è stata presa soprattutto dai piloti che hanno deciso di partire subito dopo il Gran Premio di San Marino, travolti dal tragico week-end.

ORSI

Solo 17 giri per Beretta, a sinistra, prima di ritirarsi per noie al motore. Katayama ha lottato anche per il 3. posto ma poi ha dovuto rallentare e accontentarsi del 5; eccolo, sotto, mentre sta per essere doppiato da Schumacher. A destra, ancora il pilota tedesco che supera Larini nelle prime fasi della corsa

COLOMBO

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
2	Senna	Williams Fw16	Renault V10 Rs6	Goodyear	1'21"598	**1'21"548**	1'22"083	-	1'22"597
5	Schumacher	Benetton B194	Ford Zetec-Rv8	Goodyear	1'22"848	1'22"015	1'22"200	**1'21"885**	1'24"978
28	Berger	Ferrari 412 T1	Ferrari V12	Goodyear	1'23"067	**1'22"113**	1'23"732	1'22"226	1'24"302
0	Hill	Williams Fw16	Renault V10 Rs6	Goodyear	1'22"755	1'23"199	1'23"234	**1'22"168**	1'23"449
6	Lehto	Benetton B194	Ford Zetec-Rv8	Goodyear	1'24"066	**1'22"717**	1'23"747	1'24"029	1'24"856
27	Larini	Ferrari 412 T1	Ferrari V12	Goodyear	1'24"189	**1'22"841**	1'23"596	1'23"006	1'23"795
30	Frentzen	Sauber C13	Mercedes-Benz V10	Goodyear	1'25"589	**1'23"119**	1'23"742	-	1'25"133
7	Hakkinen	McLaren Mp4/9	Peugeot A4 V10	Goodyear	1'23"495	1'23"611	1'24"092	**1'23"140**	1'24"924
3	Katayama	Tyrrell 022	Yamaha 0x10A V10	Goodyear	1'25"023	1'24"000	1'24"013	**1'23"322**	-
29	Wendlinger	Sauber C13	Mercedes-Benz V10	Goodyear	1'27"008	1'23"788	1'23"396	**1'23"347**	1'23"922
10	Morbidelli	Footwork Fa15	Ford Hb8 V8	Goodyear	1'24"591	**1'23"663**	1'24"347	1'24"682	1'24"468
4	Blundell	Tyrrell 022	Yamaha 0x10A V10	Goodyear	1'25"519	**1'23"703**	1'23"857	1'23"831	1'24"891
8	Brundle	McLaren Mp4/9	Peugeot A4 V10	Goodyear	1'24"449	1'24"443	1'23"246	**1'23"858**	1'25"455
23	Martini	Minardi 193B	Ford Hb V8	Goodyear	1'24"428	**1'24"078**	1'25"092	1'24"423	1'25"051
24	Alboreto	Minardi 193B	Ford Hb V8	Goodyear	1'24"662	**1'24"276**	1'25"045	1'24"780	1'26"423
9	Fittipaldi	Footwork Fa15	Ford Hb8 V8	Goodyear	1'24"847	1'24"655	1'24"719	**1'24"472**	1'24"396
25	Bernard	Ligier Js39B	Renault V10	Goodyear	1'24"671	**1'24"678**	1'25"924	1'40"411	1'28"774
20	Comas	Larrousse Lh 94	Ford Hb 7 V8	Goodyear	1'25"849	1'26"295	1'25"578	**1'24"852**	1'27"080
26	Panis	Ligier Js39B	Renault V10	Goodyear	1'25"670	**1'24"996**	1'25"641	1'25"160	1'26"025
12	Herbert	Lotus 107C	Mugen-Honda Z95C	Goodyear	1'25"549	**1'25"114**	1'26"491	1'25"141	1'28"390
15	De Cesaris	Jordan 194	Hart V10	Goodyear	1'27"106	**1'25"234**	1'25"992	1'25"872	1'26"557
11	Lamy	Lotus 107C	Mugen-Honda Z95C	Goodyear	1'27"663	1'26"453	1'25"583	**1'25"295**	1'42"987
19	Beretta	Larrousse Lh94	Ford Hb7 V8	Goodyear	1'28"001	1'27"179	1'26"631	**1'25"901**	1'26"906
31	Brabham	Simtek S941	Ford HbV8	Goodyear	1'27"250	1'27"607	1'26"904	**1'26"817**	1'26"880
34	Gachot	Pacific Pr01	Ilmor V10	Goodyear	1'27"003	1'27"732	1'28"722	**1'27"143**	1'27"623
32	Ratzenberger	Simtek S941	Ford Hb V8	Goodyear	1'27"917	1'27"657	1'27"371	**1'27"584**	-
33	Belmondo	Pacific Pr01	Ilmor V10	Goodyear	1'28"780	1'28"361	1'28"435	**1'27"881**	-
14	Barrichello	Jordan 194	Hart V10	Goodyear	1'24"508	-	-	-	-

COLOMBO

CLASSIFICA DOPO LA TERZA GARA

	BRASILE 27/3	PACIFICO 17/4	SAN MARINO 1/5	MONACO 15/5	SPAGNA 29/5	CANADA 12/6	FRANCIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	GERMANIA 31/7	UNGHERIA 14/8	BELGIO 28/8	ITALIA 11/9	PORTOGALLO 25/9	ARGENTINA 16/10	GIAPPONE 6/11	AUSTRALIA 13/11	TOTALE PUNTI
MONDIALE PILOTI																	
1. Schumacher	10	10	10														30
2. Barrichello	3	4	-														7
Hill	6	-	1														7
4. Berger	-	6	-														6
Larini	-	-	6														6
6. Alesi	4	-	-														4
Hakkinen	-	-	4														4
Wendlinger	1	-	3														4
Katayama	2	-	2														4
10. Fittipaldi	-	3	-														3
11. Frentzen	-	2	-														2
12. Comas	-	1	-														1
MONDIALE COSTRUTTORI																	
1. Benetton	10	10	10														30
2. Ferrari	4	6	6														16
3. Williams	6	-	1														7
Jordan	3	4	-														7
5. Sauber	1	2	3														6
6. McLaren	-	-	4														4
Tyrrell	2	-	2														4
8. Footwork	-	3	-														3
9. Larrousse	-	1	-														1

numeri

■ **RATZENBERGER.** Roland Ratzenberger, nato a Salisburgo (Austria) il 4 luglio 1962 è deceduto il 30 aprile a seguito di un incidente durante le qualifiche: è il 30. pilota ad aver perso la vita nel corso delle 551 gare iridate finora disputatesi. Lo sfortunato pilota è il terzo degli 11 austriaci che hanno gareggiato in campionato a subire tale sorte, dopo Jochen Rindt morto durante le prove per il Gp d'Italia del 1970 ed Helmut Koenig uccisosi nel corso del Gran Premio USA del 1974.

■ **SENNA.** Ayrton Senna, ha conquistato 3 titoli di campione del mondo di F.1, 41 vittorie, 65 pole position e per 24 volte ha ottenuto il giro più veloce: complessivamente ha raccolto 614 punti.

■ **SCHUMACHER.** Michael Schumacher ha vinto nel tragico fine settimana di Imola il terzo Gp consecutivo dall'inizio di stagione. I soli piloti che in precedenza hanno vinto le prime 3 corse dell'anno sono Ayrton Senna nel 1991 e Nigel Mansell nel 1992 ed entrambi hanno poi vinto il titolo. Il tedesco comanda la classifica piloti alla media di 10 punti/gara, mentre la Benetton è in testa tra i costruttori alla media di 5 punti/partecipazione. Per Schumacher questo è il 7. successo in 41 gare, mentre per la Benetton è il 10. In 188 presenze. Per la Ford è la 169. vittoria in 388 corse.

■ **BERGER.** A Imola Gerhard Berger ha raggiunto quota 150 presenze; l'austriaco ha vinto 8 gare, si è classificato in zona punti 57 volte, ha ottenuto 18 altri piazzamenti, si è ritirato in 67 occasioni e ha all'attivo 271 punti con la media di 1,80 punti/gara. Johnny Herbert è arrivato invece a 50 presenze con 8 piazzamenti a punti, 18 altri risultati, 24 ritiri e ha conquistato 18 punti, alla media di 0,15 punti/gara.

■ **DE CESARIS.** Esordio stagionale per Andrea De Cesaris e J.J. Lehto. Il romano conta ora 188 presenze, 16 delle quali con la Jordan, e tra i piloti in attività è quello con la carriera più lunga avendo debuttato nel Gp del Canada 1980. Il finlandese è a 55 presenze e la Benetton è il quarto costruttore dopo Onyx, Dallara e Sauber, con cui ha corso.

■ **FERRARI.** Nel Gp di San Marino la Ferrari conta 27 partecipazioni con 2 vittorie, 10 arrivi a punti, 2 altri piazzamenti, 13 ritiri e 55 punti che danno una media di 2,03 punti/partecipazione.

■ **HILL.** In una giornata drammatica per la Williams, Damon Hill ha ottenuto il 5. giro veloce in gara alla 21. presenza.

■ **IMOLA.** Come a Interlagos e ad Aida, anche a Imola i primi 6 piloti sono alla guida di monoposto di 6 marche diverse e, come in Brasile, anche i motori sono tutti di differenti costruttori. Da segnalare che, alla sua terza uscita, è andato a punti per la prima volta il propulsore Peugeot.

a cura di **Mauro Mori**

box

Alla partenza ricordato Ratzenberger

Solo venticinque piloti hanno preso il via della gara. Il posto che lo sfortunato Roland Ratzenberger si era guadagnato in ultima fila è infatti rimasto vuoto. La Simtek, sabato sera, aveva molto sportivamente proposto alla Pacific di dichiarare forfait per lasciare così qualificare Belmondo (27). Lo stesso Bernie Ecclestone si è però opposto giudicando che era doveroso lasciare quel posto libero in omaggio alla memoria del pilota scomparso.

■ **PEUGEOT.** Sino allo scorso anno, il veicolo di servizio della McLaren sui circuiti era un Renault Espace. Evidentemente la situazione non poteva andare a genio al nuovo partner della squadra inglese, la Peugeot. Il problema è che la nuova monovolume 806 prodotta dalla Casa del Leone non era ancora in produzione soprattutto con guida a destra. «Non fa nulla — hanno insistito gli alti dirigenti della Casa del Leone — fategliela a mano se ce n'è bisogno, ma fategliela». Puntualissima, la McLaren si è presentata con una 806.

■ **VIP.** Come sempre Imola ha attirato molti personaggi noti. Da Alberto Tomba a Vasco Rossi a Red Ronnie, ed anche i centauri Loris Capirossi e Max Biaggi, venuti ad ammirare le Ferrari, ma forse anche ad osservare Luca Cadalora impegnato in Coppa Porsche. Senza ombra di dubbio, comunque, la più ammirata dagli addetti ai lavori è stata la conturbante norvegese Kay Sandvik.

■ **RICORDO.** Il venerdì alla Torre Marlboro del circuito è stata affissa una targa dedicata alla memoria del compianto dottor Checco Costa che per tanti anni ha organizzato manifestazioni motociclistiche all'autodromo di Imola.

SUTTON

ALLA RICERCA SOPRATTUTTO DELLE PRESTAZIONI

Marcia forzata per la McLaren

No, non è la Sauber: è proprio la McLaren Mp4/9 nel color carbonio naturale della carrozzeria non verniciata. E le foto rubate della vettura del team inglese si riferiscono ai test condotti con Alliot a Silverstone martedì scorso, prima delle prove di Imola. Prove per modo di dire, perché la monoposto ha compiuto in pratica un solo giro di pista, dopo essere stata fermata dal maltempo, ma che comunque costituiscono il completamento ideale dei test condotti con la stessa vettura sulla pista-aerodromo di Lurcy-Levis in Francia. *«La squadra ha lavorato duissimo per farci avere in tempo i nuovi pezzi di carrozzeria»*, diceva Hakkinen il giovedì a Imola *«tanto che le scritte degli sponsor sono state applicate solo in circuito»*. In realtà, le differenze non sono di quelle che saltano facilmente all'occhio, almeno dall'esterno. Ma i problemi evidenziati dalla McLaren nelle prime fasi di sviluppo sono anche legati ai dieci cilindri Peugeot e al suo raffreddamento. Il propulsore è molto giovane e sviluppato in fretta (specialmente la versione 4 valvole), ma lo scopo principale della ricerca sembra essere ancora la prestazione assoluta a scapito dell'affidabilità. Lo ha riconosciuto lo stesso direttore di Peugeot Sport, Michel Schreiber: *«A noi francamente non interessa finire una gara al decimo posto. Pensiamo sia meglio puntare al rendimento, il resto verrà dopo»*.

SUTTON

Poggi lascia la pista di Imola

Con la stessa discrezione con cui ha sempre affrontato il difficile ruolo di direttore dell'autodromo di Imola, Giorgio Poggi la scorsa settimana ha annunciato molto sommessamente le proprie dimissioni dall'incarico. Il responsabile dell'impianto imolese, mercoledì e giovedì scorsi, man mano che incontrava amici, collaboratori e quanti avevano avuto modo di conoscerlo spiegava che dal 2 maggio non sarebbe più stato direttore dell'autodromo, il tutto senza alcun comunicato ufficiale. Poggi era diventato direttore dell'autodromo Enzo e Dino Ferrari dopo il Gp di San Marino del 1989, succedendo a Roberto Nosetto. Nell'incredibile e drammatica domenica di questo dopo-Gran Premio, l'ex numero uno del circuito del Santerno ha aggiunto: «Mi spiace molto lasciare l'autodromo in un simile momento, spero che non vi sia qualcuno che interpreti male questa circostanza. Però chi mi conosce bene era al corrente della mia decisione già da un po' di tempo».

RIPRESA L'IDEA LANCIATA DA STREIFF

Casco speciale nei piani Ferrari

Ricordate l'idea del casco speciale destinato ad assorbire almeno in parte l'onda d'urto sopportata dalla testa del pilota lanciata da Philippe Streiff in collaborazione col professore Saillant, il chirurgo dei campioni che ha oggi in cura lo stesso Alesi? Subito dopo il drammatico incidente di Ratzenberger, la Ferrari ha comunicato ufficialmente di aver a sua volta preso contatti con il professore Saillant per lavorare sull'idea di un simile casco. Lo ha rivelato Jean Todt e poi lo ha spiegato meglio Niki Lauda. «Oggi le scocche sono molto resistenti — *afferma l'austriaco* — ma il problema è la testa del pilota, che non è protetta a sufficienza dagli attuali caschi, lo si è visto oggi, ma poteva essere così anche per l'incidente di Barrichello. Bisogna assolutamente a questo punto progettare un casco più resistente che consenta d'ammortizzare l'urto e che sia concepito per evitare eccessivi scuotimenti laterali o movimenti longitudinali troppo ampi e impedisca alla testa di andare a sbattere contro un muro in un urto come quello di Ratzenberger o contro il cruscotto. Oltre a ciò bisogna anche prevedere una struttura che avvolga le spalle del pilota per bloccarlo e impedire al corpo di spostarsi. Certo il rischio esisterà sempre ma è lì il punto debole, e lo si è visto nei tanti incidenti di quest'anno».

ACTION

ORSI

SEGRETO. L'ultima evoluzione della Mp4/8 è stata testata non ancora verniciata, per mancanza di tempo

FOLKLORE. Il clima da sagra a Imola si vede da tante cose...

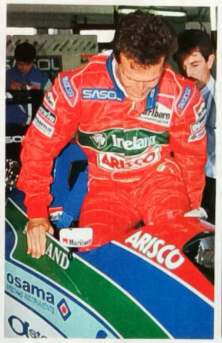
RIENTRO. De Cesaris ha sostituito Irvine sulla Jordan

SUPER-CAR. Schumacher è andato alla Bugatti, giovedì prima del Gp, a ritirare una Eb 110 Supersport, che ha voluto gialla

SE ACQUISTA LA LIGIER

Briatore può riciclare Verstappen

Briatore ha confermato che l'acquisto della Ligier è cosa fatta, ma a tener bloccata l'operazione c'è il Governo francese che, avendo finanziato l'attività della scuderia, deve autorizzarne il passaggio di proprietà in forma ufficiale. Sembra tra l'altro che tutta l'operazione sia stata portata avanti da Briatore in prima persona, attraverso fondi personali e non della Benetton. Una cosa che lo stesso general manager non ha smentito. Fonti inglesi vogliono che pronto a finanziare l'operazione ci sia niente meno che Ecclestone. Va però precisato, relativamente a questa seconda ipotesi, che non ci sono state conferme di sorta. Molte voci davano Briatore pronto ad affidare una delle due Ligier al giovane Jos Verstappen che ha sotto contratto, e che, stante il rientro di J.J. Lehto, non ha più posto in Benetton. Il fatto che Panis non abbia ancora un contratto è visto come un preciso indizio in questo senso. Tuttavia su questo punto il manager Benetton ha precisato di non aver preso alcuna decisione: *«Non ha assolutamente considerato alcuna eventualità di possibili cambiamenti in Ligier. Prima di tutto l'operazione deve diventare ufficiale»*.



ORSI

IPOTESI PRECEDENTE A IMOLA

Montermini vicino alla Simtek

A Imola si è rivisto Andrea Montermini. Dopo lo stop al programma con il Project Indy in America a causa dell'incidente a Surfers Paradise (programma che Montermini potrebbe riattivare dalla gara di Detroit) il pilota sassuolese non ha nascosto il suo interesse per la F.1. In particolare aveva avviato una trattativa con la Simtek. Tutto questo aveva già preso avvio prima del tragico incidente in cui ha perso la vita Ratzenberger sabato pomeriggio nel corso delle prove di qualificazione del Gp di San Marino. L'incidente ha in ogni caso congelato ogni possibilità di dialogo con i responsabili della squadra.

AMADUZZI

TOMBA. Grande festa e foto ricordo per i meccanici Ferrari alla visita del campione di sci

SPETTATORE. Alesi, non potendo correre, è andato a vedere i colleghi alla Tosa

PUBBLICO. Sulle rive del Santerno si è rivisto il pubblico delle grandi occasioni

MOSTRE. A Imola è stato esposto il meglio del nostro Matitaccia

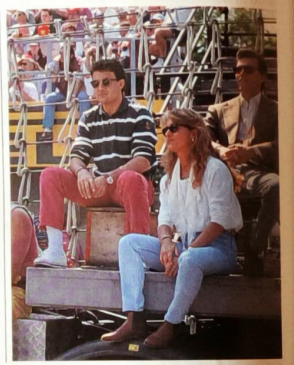
MONDANITÀ. Sandra Milo in compagnia di Ezio Pirazzini cui è intitolato un omonimo, goliardico premio

ORSI

CONFERENZA SU NORME E APPLICAZIONE

Il caso Ferrari lo spiega Mosley

Al terzo appuntamento della stagione, Max Mosley ha fatto la sua comparsa nel Circus, e del resto non aveva mai promesso di poter presenziare ogni volta... Nel corso di una breve conferenza stampa tenuta nel pomeriggio di giovedì, il presidente ha precisato il punto di vista della Fia sulla questione del sistema usato dalla Ferrari ad Aida che, non essendo un vero e proprio traction control, non comportava provvedimenti punitivi al di là della proibizione di un uso ulteriore. È chiaro però che il criterio adottato quest'anno, quello di dover interpretare i regolamenti di volta in volta a seconda dei casi che si presentano, non soddisfa tutti e scontenta in particolare i team inglesi. Su questo punto, però, Mosley è sbottato: *«Oh, Gesù, che noia... Chissà per quanto tempo andrà avanti questa storia. Va bene, il regolamento che abbiamo può non essere del tutto buono, anche se secondo me funziona. Da parte nostra non avremmo problemi ad approvare un regolamento che fosse sottoposto dalle squadre, a condizione che si trovassero concordi nel sottoscriverlo unanimemente. Ma tanto non lo faranno mai, proprio perché non si trovano d'accordo. Per questo andremo avanti a interpretazioni».* Ma, soprattutto, il presidente ha anche troncato le discussioni sul congelamento delle regole attuali (un provvedimento che sembra quanto mai tempestivo, visti gli avvenimenti). Si al fondo piatto scalinato per il '95, dunque. E intanto, si ai rifornimenti al Gp di Montecarlo, visto che per Mosley *«esistono tutte le condizioni necessarie per garantire la sicurezza».*


AMADUZZI

PROBLEMI ECONOMICI MINANO IL TEAM CHE È...

Poco Pacific

La Pacific Grand Prix ha i giorni contati? Nulla di ufficiale trapela ovviamente dal team inglese, ma indiscrezioni interne fanno capire che la squadra non naviga in buone acque. La Pacific aveva iniziato la stagione senza avere praticamente alcun sponsor e contando di acquisire poi i finanziatori. Ma il budget a disposizione di Keith Wiggins, il titolare del team, sarebbe sufficiente per sole cinque gare e finora gli sponsor di rilievo hanno girato al largo. Per di più, la squadra soffre il problema endemico di non poter pianificare un vero sviluppo, dal momento che la Pr01 è un vecchio progetto Reynard e già dalla scorsa gara gli irrobustimenti necessari per la scocca non erano stati effettuati in sede. Tutto ciò confermerebbe quanto fatto capire da Ecclestone (vedi intervista su Autosprint di febbraio). Resta da vedere se sia opportuno consentire l'accesso in F. 1 a una squadra che non è in grado di assicurarsi una copertura finanziaria sufficiente per tutta la stagione.

CON SAUBER VIA MERCEDES

La buona Stella di Patrese

Molte sono le cose che stanno bollendo in pentola alla Sauber. Sono stati infatti impiegati i propulsori con richiamo pneumatico delle valvole, un programma che va avanti tra non poche difficoltà, tanto che Wendlinger ha detto: *«Non è che diano un grosso incremento di potenza e se avremo problemi li accantoneremo»*, cosa del resto accaduta sabato. Altre novità verranno poi da alcune modifiche alla carrozzeria nella zona del cofano-motore, soluzioni che saranno testate dopo il Gp di San Marino. Con tante cose da sperimentare, forse sarebbe opportuno avere un collaudatore, almeno per tenere il passo dei top-team sul fronte delle prove. Così è tornato alla ribalta il nome di Riccardo Patrese, che a Imola si è visto nelle vicinanze della squadra svizzera. Al proposito Peter Sauber ha detto: *«Riccardo ha buoni rapporti con la Mercedes e all'ultima gara di Dtm abbiamo discusso del ruolo di un pilota dedicato ai test. Ma dubito che accetterebbe di fare solo test».* In realtà Patrese è vicino a sostituire Ellen Lohr sulla Mercedes ufficiale nel Dtm e ciò modificherebbe molte cose anche per quello che riguarda i suoi rapporti in F. 1.

COLOMBO

UN'INIZIATIVA DELL'AGIP

Casa Italia nel paddock

Si chiama «Casa Italia» ed è un'iniziativa dell'Agip, realizzata in collaborazione con la Minardi-Scuderia Italia, destinata a creare un'oasi di pace e convivialità all'italiana nell'agitato paddock della F. 1. Si tratta in pratica di una sorta di caffè, con tanto di tavolini, creato sotto la tenda di un apposito motorhome e destinato a ospitare la stampa. L'idea non è nuovissima, basti pensare all'analoga iniziativa della Marlboro, ma è sicuramente originale la diversa interpretazione. Una novità particolarmente apprezzata è stata invece la macchina distributrice di gelati artigianali della Carpigiani.

IL GP DI BUENOS AIRES TORNA IN AUGE

Rilancio argentino

Gli organizzatori del Gp d'Argentina non si sono ancora arresi e faranno di tutto per organizzare la loro gara. Nel week-end di Imola hanno, infatti, presentato un piano operativo utile a garantire l'effettuazione della corsa già da quest'anno. Sino alla scorsa settimana la gara sul circuito di Buenos Aires, originariamente in calendario il 16 ottobre, come si ricorderà, pareva destinata a saltare, tanto che si erano già fatti i nomi del Nürburgring e di Jerez per sostituire il Gp sudamericano. Gli uomini della Foca, a Imola, non hanno nascosto che le possibilità di Buenos Aires appaiono in notevole rilancio. Hanno anche precisato che se dovesse rendersi necessaria la sostituzione, il Nürburgring è fuori gioco perché in ottobre le condizioni atmosferiche lo rendono difficilmente praticabile. Nessuna controindicazione invece per Jerez, in Spagna.

ORSI

COLOMBO

PER I VECCHI DEBITI

Larrousse con l'avvocato

Come ad Aida, anche a Imola la Larrousse ha vestito la livrea bianco rossa della Kronembourg, che è anche sponsor del Gp. A Interlagos, le Lh94 avevano invece vestito i colori (verde e giallo) della Tourtel, altro marchio del gruppo alimentare Bsn. La Larrousse si è presentata giovedì in circuito accompagnata da un avvocato italiano temendo eventuali azioni legali da parte della Lamborghini Engineering che vanta ancora un credito. *«I rapporti con i responsabili della Lamborghini sono ottimi* — ha precisato Jean-Pierre Lecou, direttore marketing della squadra — *ma avendo saputo dello stato di liquidazione temevano che un eventuale curatore potesse pensarla diversamente e richiedesse un sequestro cautelare o altro. Avevamo previsto di difenderci, ma poi è venuto Daniele Audetto, che è un amico e ci ha pienamente rassicurati».*

box

Irvine è 15. nella corsa delle Porsche

Benché ancora sospeso dalla Fia, Eddie Irvine si è rivisto in un paddock di F.1 e con tanto di tuta e casco. Il nordirlandese non ha infranto nessun regolamento, ha infatti soltanto partecipato alla gara della Coppa Porsche in qualità d'invitato ufficiale della marca tedesca. Non ha però avuto molta fortuna perché dopo essersi modestamente qualificato in dodicesima posizione, a oltre 2" dalla pole position di Altzen, si è dovuto accontentare del 15. posto finale. Da notare che la gara è stata interrotta anzitempo per un violento incidente occorso al francese Heuclin che è stato necessario trasferire all'ospedale. Le condizioni del pilota della Giroix Sport non sono comunque allarmanti.

■ **LOTUS.** È ormai attesissima dai suoi piloti, in particolare da Herbert che a Imola non ha affatto gradito di trovarsi per l'ennesima volta tra le mani una F.1 così poco competitiva. Come avevamo preannunciato, la nuova 109 esordirà a Montecarlo. Una sola vettura sarà però pronta per il prossimo Gran Premio, e sarà destinata a Herbert, mentre Lamy dovrà attendere la gara di Barcellona.

■ **OSPITALITÀ.** La battaglia tecnica che oppone naturalmente Agip e Elf, due tra le principali case petrolifere impegnate in F.1, si è ormai spostata anche nel paddock retro-box a colpi di... ospitalità. Alla bellissima idea della «casa Italia» lanciata dall'Agip e di cui parliamo a parte, la Elf ha risposto inaugurando un nuovo motorhome a due piani destinato ad accogliere la stampa sia per la ristorazione, sia mettendo a disposizione fax e telefoni e salette di lavoro con aria condizionata.

■ **RINUNCIA.** Dopo l'incidente occorso a Ratzenberger, quando è apparso ormai chiaro che per il pilota austriaco non c'erano più speranze, tre squadre hanno rinunciato a proseguire le prove cronometrate. Senna, piangente, non ha effettuato nemmeno un giro, mentre i piloti Benetton, entrambi buoni amici di Roland, e quelli Sauber, anche loro vicini al pilota della Simtek, hanno deciso di non continuare le prove.

MENTRE JOHN BARNARD SI OCCUPERÀ DELLA MONOPOSTO 1995

Tocca a Brunner lo sviluppo della 412

IMOLA — La Ferrari cambia rotta. Dopo aver atteso che fosse John Barnard a risolvere i problemi della 412 T1, Jean Todt ha dovuto cambiare la sua strategia. Nei suoi piani lo sviluppo della monoposto doveva essere portato avanti dal tecnico inglese fin tanto che la rossa non sarebbe stata vincente. Ma rischiava di perdere mesi preziosi perché l'impegno di Barnard è tutto proteso verso la messa a punto della nuova galleria del vento di Bristol che John gestisce insieme alla British Aerospace. Il tecnico britannico, infatti, è certo che le magagne della 412 T1 si potranno risolvere solo quando la nuova galleria in scala 1/2 sarà in grado di funzionare al meglio. Il dilazionamento dei tempi non piace a Maranello, dove hanno deciso di cambiare gli incarichi. Toccherà a Gustav Brunner, il tecnico austriaco chiamato alla Ferrari proprio per occuparsi dello sviluppo, prendere le castagne e toglierle dal fuoco in un periodo che si spera breve. Brunner sta lavorando nella galleria del vento di Maranello con lo stesso modello in scala 1/3 che Barnard aveva usato nel wind tunnel di Southampton. Il tecnico inglese, nel frattempo, si incaricherà di iniziare lo studio della monoposto per il '95. Naturalmente la Ferrari è una sola e fra i due tecnici ci sarà un lavoro di collaborazione con scambio di informazioni. Molto è già stato fatto sulla 412 T1, ma molto deve essere ancora realizzato. Il cambio trasversale scatolato è già costruito con parti in titanio e con pareti più spesse; più rigide ma non più pesanti. Per il Canada è attesa una monoposto sostanzialmente rivista nell'aerodinamica (si parla di prese d'aria maggiorate, muso e ali diverse, oltre a un estrattore di nuovo disegno) che dovrebbe sposarsi perfettamente con il motore 043 che ha fatto vedere grandi cose nell'assaggio di Imola. I motoristi erano contrari a rischiare e significativa è stata la battuta di uno di loro quando Berger ha rotto la sesta marcia sabato in qualifica: *«Abbiamo tanti cavalli che si è rotto il cambio...»*.

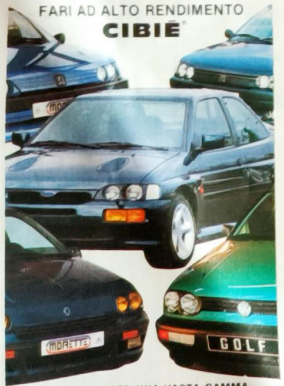
Franco Nugnes

CHARLIE WHITING NE HA DISPOSTO LA VERIFICA

Centraline Ferrari alla Fia

IMOLA — Nell'incontro con Luca di Montezemolo, avvenuto giovedì a Maranello, Max Mosley aveva considerato chiuso il caso regolamentare scoppiato ad Aida e aveva gettato seri dubbi sulla regolarità della Ferrari. A Imola, invece, si è vissuta una appendice: Charlie Whiting, ispettore tecnico della Fia, prima voleva piombare il motore di Gerhard Berger, eppoi ha preteso le centraline che controllano il funzionamento del V12 e del cambio per effettuare una accurata verifica in Gran Bretagna. Evidentemente è necessario un supplemento d'inchiesta che è stato accettato di buon grado dai ferraristi in modo da mettere definitivamente la parola fine alla querelle. ■

MORETTI
DAL GIORNO ALLA NOTTE
"CON SUPER PLEIN JOUR"
FARI AD ALTO RENDIMENTO
CIBIE
DISPONIBILI PER UNA VASTA GAMMA DI MODELLI AUTO
COMSEA Importatore per l'Italia Comsea Tel. 02/48303020



A lato, la prima immagine del nuovo V12 Ferrari: si tratta del motore siglato 043 che Berger ha utilizzato in qualifica. Ha le bancate di 75 gradi e una potenza che supera gli 820 cv a 16.000 giri. Questa unità in gara si vedrà solo a partire dal Gp di Francia

IL SONDAGGIO DELLA SETTIMANA

Ritenete giusta la scelta della Ferrari di affidare lo sviluppo della 412 T1 a Gustav Brunner, dirottando John Barnard alla progettazione della monoposto per il 1995?

Fateci sapere la vostra opinione telefonando allo 144-662933

OORA SYSTEM:
FORMULA UNO
A TUA AUTO.

di studi e collaudi, ecco il
stema a dado centrale, derivato
Uno: ruote installabili con kit
acciaio o alluminio forgiati, su
tive e granturismo di serie.
lizzare le stesse ruote anche in
io dell'auto: basta sostituire il
attello adattatore.
mozzo di alta sicurezza, con
ggio ed estrazione rapidi, a tutte
esign sportivo a razze allungate,
ere. Eccezionale ventilazione
anle e quindi efficienza e durata
ri dei materiali di attrito.
Certificazione di conformità agli standard tecnico-qualitativi europei.
Quanto tempo ci metteranno gli altri per raggiungere la perfezione di Monotoora System?

TOORA
Vocazione all'innovazione

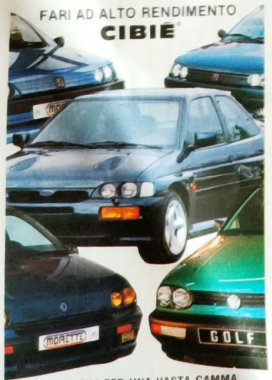
24060 San Paolo d'Argon (BG) - via Mazzini 1
tel. 035/958855 (2 linee r.a.) - Fax 035/958665
Ufficio Commerciale Milano Tel. 02/39210886 - 39218499
Fax 02/39211002

MENTRE JOHN

Tocc
lo svi

IMOLA — La Ferrari can
po aver atteso che fosse J
risolvere i problemi della
Todt ha dovuto cambiare la su
suoi piani lo sviluppo della m
va essere portato avanti dal tec
tanto che la rossa non sarebbe
Ma rischiava di perdere mesi
l'impegno di Barnard è tutto p
messa a punto della nuova ga
di Bristol che John gestisce in
tish Aerospace. Il tecnico brita
certo che le magagne della 412
risolvere solo quando la nuova
la 1/2 sarà in grado di funzion
dilazionamento dei tempi non piace a Mara-
nello, dove hanno deciso di cambiare gli incа-
richi. Toccherà a Gustav Brunner, il tecnico
austriaco chiamato alla Ferrari proprio per
occuparsi dello sviluppo, prendere le casta-
gne e toglierle dal fuoco in un periodo che si
spera breve. Brunner sta lavorando nella gal-
leria del vento di Maranello con lo stesso mo-
dello in scala 1/3 che Barnard aveva usato nel

MORETTE
DAL GIORNO ALLA NOTTE
"CON SUPER PLEIN JOUR"
FARI AD ALTO RENDIMENTO
CIBIE



DISPONIBILI PER UNA VASTA GAMMA
DI MODELLI AUTO
COMSEA Importatore per l'Italia
Comsea
Tel. 02/48303020

REGOLAMENTO:
Presso le stazioni di servizio **MonteShell** che partecipano alla promozione, ad ogni rifornimento, riceverai: **1 bollino** ogni 15 litri di benzina, **1 bollino** ogni 25 litri di gasolio, **1 bollino** ogni 25 litri di GPL, **5 bollini** ogni kg d'olio, **5 bollini** ogni litro di Fluid-38®. Una volta completata la tessera, consegnala, entro il 18/7/94, a uno dei gestori **MonteShell** abilitati; riceverai subito un biglietto di una Lotteria Nazionale.

CINQUE BOLLINI SONO GIA' TUOI!

Applica qui i bollini che ricevi alla MonteShell

OMAGGIO DEL GESTORE OMAGGIO DEL GESTORE

MonteShell MonteShell MonteShell MonteShell MonteShell

Aut. Min. N° 6/1037 del 19/7/1993 I.P.

IMOLA — Nell'incontro con Luca di Montezemolo, avvenuto giovedì a Maranello, [illegible] aveva considerato chiuso il caso regolamentare scoppiato ad Aida e aveva gettato seri dubbi sulla regolarità della Ferrari. A Imola, invece, si è vissuta una appendice: Charlie Whiting, ispettore tecnico della Fia, prima voleva piombare il motore di Gerhard Berger, eppoi ha preteso le centraline che controllano il funzionamento del V12 e del cambio per effettuare una accurata verifica in Gran Bretagna. Evidentemente è necessario un supplemento d'inchiesta che è stato accettato di buon grado dai ferraristi in modo da mettere definitivamente la parola fine alla querelle. ■

A lato, la prima immagine del nuovo V12 Ferrari: si tratta del motore siglato 043 che Berger ha utilizzato in qualifica. Ha le bancate di 75 gradi e una potenza che supera gli 820 cv a 16.000 giri. Questa unità in gara si vedrà solo a partire dal Gp di Francia

IL SONDAGGIO DELLA SETTIMANA

Ritenete giusta la scelta della Ferrari di affidare lo sviluppo della 412 T1 a Gustav Brunner, dirottando John Barnard alla progettazione della monoposto per il 1995?

Fateci sapere la vostra opinione telefonando allo **144-662933**

MONOTOORA SYSTEM:
DALLA FORMULA UNO
SULLA TUA AUTO.

Dopo anni di studi e collaudi, ecco il rivoluzionario sistema a dado centrale, derivato dalla Formula Uno: ruote installabili con kit adattatori, in acciaio o alluminio forgiati, su vetture sportive e granturismo di serie.
Possibilità di utilizzare le stesse ruote anche in caso di cambio dell'auto: basta sostituire il piattello adattatore.
Serraggio al mozzo di alta sicurezza, con antifurto. Sbloccaggio ed estrazione rapidi, a tutte le temperature. Design sportivo a razze allungate, di forte carattere. Eccezionale ventilazione sull'impianto frenante e quindi efficienza e durata maggiori dei materiali di attrito.
Certificazione di conformità agli standard tecnico-qualitativi europei.
Quanto tempo ci metteranno gli altri per raggiungere la perfezione di Monotoora System?

TOORA
Vocazione all'innovazione

24060 San Paolo d'Argon (BG) - via Mazzini 1
tel. 035/958855 (2 linee r.a.) - Fax 035/958665
Ufficio Commerciale Milano Tel. 02/39210886 - 39218499
Fax 02/39211002

IL PERSONAGGIO
EMERSON FITTIPALDI

Io penso positivo

A quarantasette anni il supercampione brasiliano vive una seconda giovinezza nella IndyCar americana. Grazie a un'ottima Penske, a una squadra eccellente e a... tanto ottimismo è ancora protagonista in campionato E con Mansell e gli altri c'è sempre posto per lo scherzo. Come si fa a ipotizzare un ritiro dalle corse?

ENRICO ZANARINI

Se Dorian Gray, il personaggio sempre giovane di Oscar Wilde, ha mai svelato il suo segreto lo deve avere fatto ad Emerson Fittipaldi. Il quarantasettenne pilota brasiliano sembra aver scoperto la formula per un elisir di seconda giovinezza, lottando e vincendo con il fisico e la grinta di un trentenne. Motivato dalla supremazia tecnica evidenziata nelle ultime gare dalla sua Penske e da un team capace di mettergli a disposizione un mezzo sempre competitivo, Emmo si butta nella mischia con l'entusiasmo di un debuttante, avendo però dalla sua l'esperienza di un veterano: una miscela davvero esplosiva. Sul volto segnato, unico testimone di un'età che altrimenti non dimostrerebbe, è stampato un perenne sorriso che ti coinvolge anche e soprattutto quando parli con lui. Al punto che sembra impossibile affrontarlo in modo serio e composto

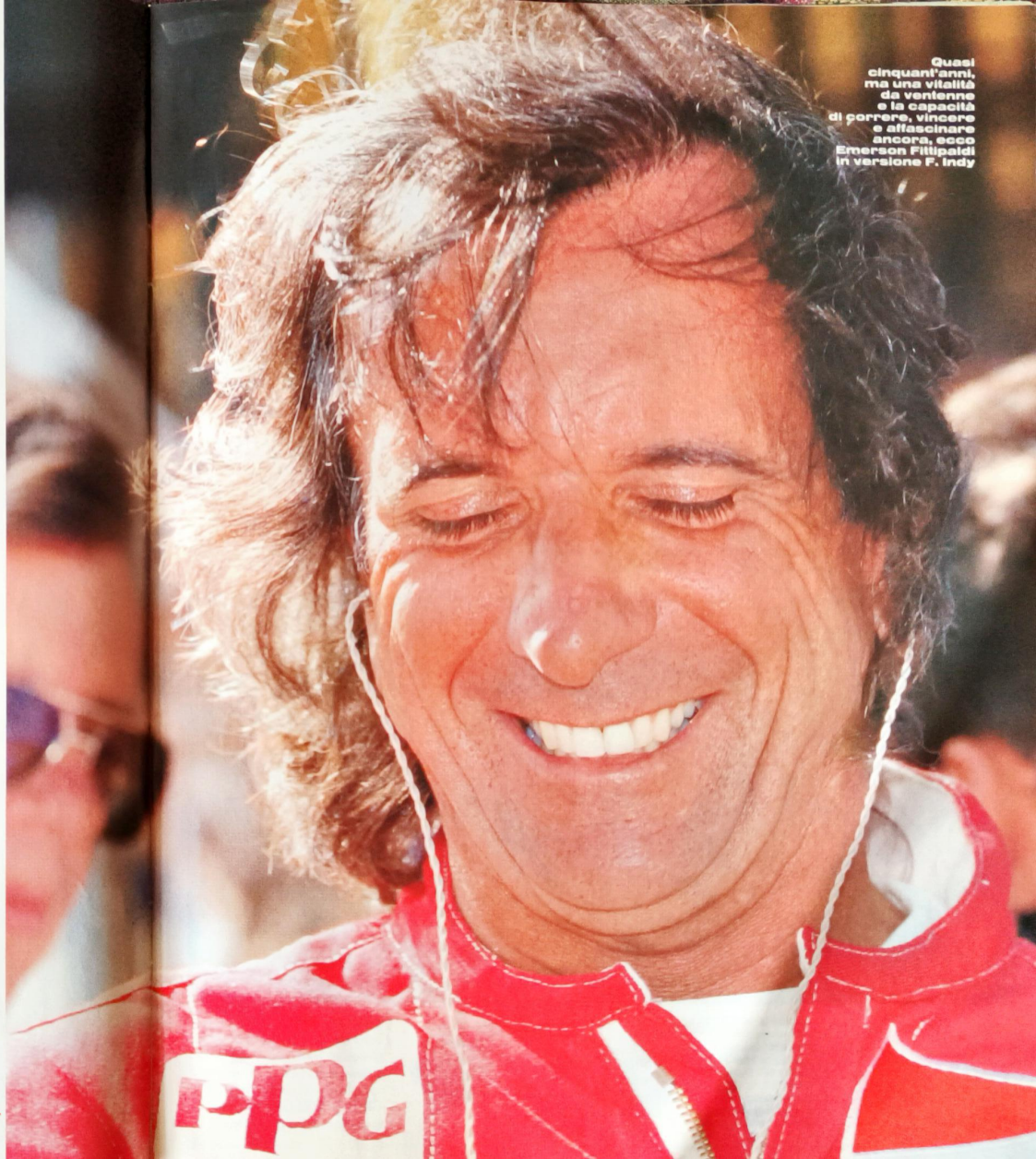
— Emerson, raccontaci del tuo segreto

«Ma che segreto! — il nostro colloquio inizia con una sonora risata — *Il mio è amore. Amore e passione per lo sport. Mi diverto, prima cosa, e poi faccio quello che mi è sempre piaciuto fare nella vita, dentro e fuori dall'abitacolo. Sono molto motivato, specialmente quest'anno, perché sento forze positive attorno a me. Fisicamente non sono mai stato così bene. Mi alleno tre ore al giorno, curo in modo particolare la mia alimentazione e il mio peso è il medesimo di quando avevo 22 anni. Ho sostenuto un test al Jackson Memorial Hospital di Miami, un esame che ha confermato l'ottima condizione cardiaca e la mia efficienza aerobica. Anche questo risultato mi ha convinto a spingere sempre di più».*

fotografieORSI

— Dopo l'annuncio di Mario Andretti viene spontaneo rivolgerti la domanda: ma tu, quando ti ritiri?

«Non mi passa neanche per l'anticamera del cervello. Ma come si fa a parlare di pensionamento quando si corre così! Con questa Penske e questo team che riesce a preparare tre vetture così competitive? Nell'ultima gara, a Long Beach, io e i miei due compagni di squadra abbiamo terminato le qualifiche a poco meno di sette centesimi l'uno dall'altro. E pensa che ero io il più veloce per più di metà giro, poi un po' di sovrasterzo mi ha fatto perdere un decimo all'uscita della curva che



Quasi cinquant'anni, ma una vitalità da ventenne e la capacità di correre, vincere e affascinare ancora, ecco Emerson Fittipaldi in versione F. Indy

immette sul rettilineo, e li ho mancato la pole. Sono molto contento di questa squadra e ne ho parlato a lungo con Roger (Penske, ndr). Lui riesce sempre a motivarmi e per Indianapolis ha concluso questo importante accordo con la Mercedes che ci garantisce un nuovo motore molto potente. Vincere la terza Indy con la marca tedesca avrebbe per me non solo un grande valore agonistico, ma anche sentimentale. Io ho visto trionfare Fangio in F.1 nel '54 e '55, sono cresciuto con questa immagine vincente della Mercedes e voglio essere io a portarla sul podio più alto ad Indianapolis».

PHOTO4

— Parliamo di questa Penske, non solo di quella per Indy, ma anche della monoposto che ti ha portato in testa al campionato a pari merito con il tuo compagno di squadra Al Unser Jr...

«Certo, anche perché, a differenza di Tracy e Al, io non ho ancora provato la macchina per Indy con il nuovo motore. L'ho vista solamente ad Indianapolis durante la presentazione alla stampa e mi è sembrata molto bella ma ne saprò di più dopo averla provata a Michigan fra qualche giorno. È vero, abbiamo un telaio quasi perfetto. Siamo riusciti a togliere i difetti che ci avevano preoccupato nella scorsa stagione e fatto perdere il titolo contro la Lola di Mansell. Si trattava soprattutto di un marcato sovrasterzo sugli ovali, che, come puoi certo immaginare, ci creava qualche problema anche di fiducia nel mezzo. Ora mi sento più tranquillo e credo di averlo dimostrato vincendo a Phoenix».

— Tranquillo e scherzoso: come fai ad essere sempre così sereno e allegro, non ne va della tua concentrazione?

«Scherzo perché mi diverto in questo ambiente. Lo faccio solo fuori dell'abitacolo, però. Quando entro in macchina divento molto serio, credimi, e poi lo sono ancor di più se le cose non vanno per il verso giusto! Devo dire che l'allegria fa parte del mio carattere, perché riesco sempre a rilassarmi quando non corro. E poi, da quando è arrivato Mansell, scherzo spesso con lui, che ha un grande senso dello humor e che contribuisce a mantenere alto lo spirito in questa categoria. Un ambiente sano ed integro questo della IndyCar, che non si può certo paragonare a quello della Formula Uno».

— Certo le differenze si notano, specialmente per quanto riguarda lo spettacolo. A volte però tanta scena può nuocere alla sicurezza, come è successo a Phoenix, dove c'erano forse troppe vetture in pista. Che cosa ne pensi?

PUCK

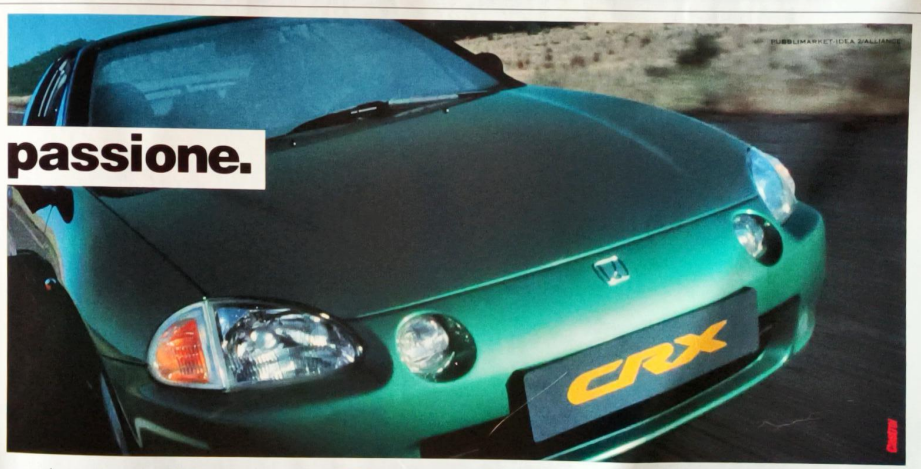
«Se è per questo anche a Long Beach c'erano troppe vetture. È vero, può essere pericoloso, e tutti dobbiamo contribuire per trovare il giusto compromesso. La IndyCar è spettacolo: incidenti, bandiere gialle, la pace-car che rimette la corsa in discussione... Per questo abbiamo tanti spettatori e tanti sponsor. Così gli organizzatori sono troppo compiacenti e ammettono molte più vetture al via di quante ce ne dovrebbero essere, per accontentare tutti. Allora noi piloti dobbiamo stare molto più attenti e concentrati. Sull'ovale non c'è mai un attimo di tregua. Bisogna fare molta attenzione alle bandiere gialle perché in meno di un istante ti puoi ritrovare incolpevole vittima di uno spaventoso incidente, come è successo a Tracy e Villeneuve a Phoenix. Ma subito tutti abbiamo cercato una soluzione. Il mio team, per esempio, ha deciso di installare una spia gialla sul cruscotto che mi avvertirà ogni qualvolta saranno esposte le bandiere gialle. Abbiamo proposto questa innovazione a tutti i team e nel prossimo futuro il comando potrebbe anche venire azionato dalla direzione di corsa».

— Certo quando si parla di sicurezza si pensa soprattutto a quella per se stessi, specialmente per chi, come te, ha famiglia. Per questo e per altri motivi, che ruolo ha avuto la famiglia nella tua vita sportiva?

Riconoscibile per la vistosa «pinna» sul cofano motore, quest'anno la Penske 94 di «Fitti», Unser jr e Tracy baratterà per la 500 Miglia di Indianapolis l'Ilmor (ex Chevy) versione «D» con un potentissimo V8 Mercedes stock block. In questa gara Emerson si è già imposto due volte: nell'89, anno in cui vinse il campionato F. Indy, e nella scorsa stagione

• Motori 16 valvole con iniezione elettronica PGM-FI 2.0i da 133 CV, 2.2i VTEC da 185 CV e sistema a quattro ruote sterzanti.

Solo al volante di certe automobili il piacere della guida si amplifica e diventa passione. Per chi sa riconoscersi in questa esperienza Honda ha creato **CRX** e **PRELUDE**, esempi di tecnologia ineguagliata e di raro slancio stilistico. **CRX** e **PRELUDE**. Due entusiasmanti espressioni della medesima vocazione sportiva, due realtà esemplari della stessa perfezione costruttiva. È un'unica ragione di scelta: la passione.



• Motori 1.6 litri, 16 valvole con sistema VTEC, da 125 a 160 CV, iniezione elettronica PGM-FI. Con possibilità di tettuccio asportabile elettricamente.

HONDA
CARATTERE INDIPENDENTE

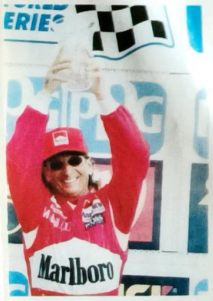
Due anni di Servizio Honda Assistance 24 ore su 24 su strade ed autostrade di tutta Europa (167-801175). Garanzie europee con chilometraggio illimitato: generale - 2 anni; verniciatura - 3 anni; corrosione passante - 6 anni. Disponibilità ricambi in massimo 48 ore. Magazzino centrale ricambi a Verona.

PHOTO4

A vent'anni dall'ultimo mondiale F.1, «Emmo» ha ancora grinta da vendere. Nella foto piccola eccolo festeggiare a Phoenix '94 la ventunesima vittoria in undici stagioni di F. Indy

Voglio essere io a far vincere il Mercedes a Indy

«Io penso che, dopo la mia vita, la famiglia sia la cosa più importante che ho, più importante del mio sport. Io ho il costante supporto di mia moglie e dei miei figli per tutto ciò che faccio. Pur preoccupandosi per la mia incolumità, mi appoggiano e mi incitano a fare meglio, dandomi la tranquillità di cui io ho bisogno. Non c'è pressione per farmi smettere di correre, anzi. I miei, oltre a congratularsi ed a fare il tifo per me, mi incitano sempre. Sul cruscotto della mia macchina, al contrario di quella di ogni altro padre nel mondo, ci starebbe benissimo una piacca magnetica con la scritta... vai forte papà!».



ALLSPORT

— Pensi che i tuoi due compagni di squadra siano anche gli avversari più temibili per Emerson Fittipaldi?

«Primo fra tutti temo ancora Mansell, ma è certo che i miei compagni Tracy e Little Al hanno le mie stesse chance. È difficile pensare che il team possa sempre garantirci tre monoposto allo stesso livello, ma so che Roger Penske è l'unico team manager in grado di farlo. Sarà così il carattere e l'esperienza a prevalere fra noi tre. L'unico che potrebbe crollare è Paul: si è già giocato il titolo '93 perché sotto pressione. Io, invece, ho perso le gare sui catini di Milwaukee, Loudon e Nazareth solo perché la mia Penske aveva dei grossi problemi di assetto. Sugli ovali piccoli, infatti, il bilanciamento in qualifica, con gomme nuove, non era lo stesso che riscontravo in gara dopo i primi quindici giri. Mi vedevo per questo costretto a tirare su il piede. Uno spiccato sovrasterzo non mi dava tregua e perdevo velocità, specialmente nei confronti della Lola di Mansell, che ha del resto vinto tutte e tre le gare. Senza questi guai avrei potuto quasi certamente portare a casa il mio secondo campionato della IndyCar.

— Anche tu dovresti fare il tifo per un tuo parente. Parliamo di Christian, tuo nipote, che si sta comportando egregiamente in F.1. Come lo giudichi veramente?

«Sono un grande tifoso di Christian, che giudico un bravo pilota; ma mi è molto difficile essere obiettivo, perché fa parte del mio sangue e potrei dire solo cose belle. Certo lui ha dimostrato di conoscere la tecnica e di riuscire bene nella messa a punto della sua vettura. Ma come tutti i giovani che arrivano in F.1, anche il futuro di Christian dipende molto dal mezzo che ha a disposizione. Io credo che a lui sia mancata l'occasione di far parte di una buona squadra che gli avrebbe permesso di dimostrare il suo vero talento. In Formula 3000, dove ha corso con una monoposto molto competitiva e contro avversari di grande classe, Christian ha vinto il campionato con autorità, anche quando era sottoposto ad una pressione incredibile».

— Pensi che sia lui o Barrichello il vero erede di Senna?

«Anche Barrichello è un ottimo pilota, a me piace parecchio. Ognuno di loro però ha un carattere ed uno stile diverso, è molto difficile fare paragoni. Certo in Brasile è molto importante che la nostra tradizione continui, anche dopo Senna. Christian e Rubinho sono certamente due giovani che hanno il potenziale per diventare campioni del mondo. Come lo è stato Ayrton e, non dimentichiamoci, anche lo zio Emmo!». ■

EUROCOM ADVERTISING

PEUGEOT 306 S16. LA STRADA E' LA SUA PREDA.

FULMINEA NELLO SCATTO, IMPLACABILE NELLA PRESA: E' PEUGEOT 306 S16, NATA PER DOMINARE LA STRADA. 3 PORTE, 16 VALVOLE, 155 CAVALLI, 1998 cm³ CON ASPIRAZIONE A FLUSSI PILOTATI (A.C.A.V.): E' POTENZA PURA. ABS, DINAMICA OTTIMIZZATA DELLE SOSPENSIONI (D.O.S.), AVANTRENO MC PHERSON CON BARRA STABILIZZATRICE, RETROTRENO AUTO-ADATTATIVO: E' SICUREZZA TOTALE. PEUGEOT 306 S16: IL MODELLO DI PUNTA DELLA NUOVA GAMMA A 3 PORTE DI PEUGEOT 306. VENITE A VEDERLA, VENITE A PROVARE UN PIACERE DI GUIDA CHE NON HA RIVALI.

306	Benzina					Autom.	Diesel	DT
Cilindrata (cm³)	1360	1587	1761	1998	1998 16v	1761	1905	1905
Potenza (CV DIN)	75	90	103	123	155	103	71	92
Carrozzeria (n° porte)	3/5	3/5	5	3/5	3	5	5	5
Velocità max (km/h)	165	180	185	197	215	175	162	180

PEUGEOT 306. L'ANTAGONISTA.

FORMULA FIDUCIA PEUGEOT
IL CONTRATTO CHE VI GARANTISCE

PEUGEOT

NOTIZIARIO CSAI

Le pagine del «Notiziario Csai» trattano argomenti inerenti ai regolamenti tecnici e sportivi, spiegano le motivazioni del TNA e ospitano quesiti posti direttamente alla Csai dai licenziati. Tutto ciò, tenendo presente che AUTOSPRINT, da parte sua, continuerà a trattare gli stessi argomenti esprimendo, come sempre, le sue opinioni indipendentemente da queste pagine e in ossequio alla libertà d'informazione.

CAMPIONATO ITALIANO SUPERTURISMO

NOTIZIARIO CSAI 2/94
LIMITAZIONE PNEUMATICI

Si comunica la seguente modifica del testo dell'articolo **7.8. Limitazione pneumatici (solo Superturismo)** riportato a pagina 11 del Notiziario Csai 2/94. Al secondo capoverso, il testo seguente «- *n. 6 (sei) pneumatici punzonati per prove ufficiali. Top Qualifying e prima gara di ciascuna manifestazione, ad eccezione delle gomme scolpite il cui uso è libero su pista umida*» rimane valido, mentre la frase immediatamente sucessiva «*e cioè durante l'esposizione del cartello "WET RACE" a cura del Direttore di Gara*» va **cancellata**. Il resto rimane invariato.

N. S. 16 REGOLAMENTAZIONE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN CIRCUITO E SALITA

CAPITOLO II
NORME COMUNI ALLE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN CIRCUITO E SALITA

In riferimento a quanto pubblicato nella N.S. 16 - Capitolo II - **articolo 6.1 verifiche preliminari antegara** (pagina 576 dell'Annuario Csai 1994), il testo del punto 3) viene sostituito integralmente da quello seguente:
«3) controllo delle licenze sportive dei conduttori valide per l'anno in corso».

N. S. 11 REGOLAMENTAZIONE RALLY

ARTICOLO 13
CONTROLLO VETTURE E DOCUMENTI

In riferimento a quanto pubblicato nella N.S. 11 **Regolamentazione Rally**, articolo **13 CONTROLLO VETTURE E DOCUMENTI** (pagina 439 Annuario Csai 1994), si comunica che il testo seguente (capoverso successivo al punto d):
«I documenti di cui alle lettere a) e d) possono essere sostituiti esclusivamente dalle denuncia di smarrimento o di furto presentata alle autorità competenti, con dichiarazione o avallo di possesso di detto documento da parte dell'autorità che l'ha rilasciata. La mancanza dell'avvallo o della dichiarazione rendono nullo il documento».
VIENE INTEGRALMENTE SOSTITUITO IN QUESTO MODO:
«I documenti di cui alle lettere a) e d) possono essere sostituiti esclusivamente dalla richiesta di duplicato del documento vidimato dalle Autorità competenti».

VERIFICA CARBURANTE PROCEDURE

N.S. 9 - ARTICOLO 5

In riferimento a quanto pubblicato nella N.S. 9, **articolo 5. VERIFICA CARBURANTE - PROCEDURE**, pagina 263 Annuario Csai 1994, si aggiunge all'elenco dei laboratori abilitati per l'analisi del carburante il seguente nominativo:
Agip Petroli
Fornovo di Taro (PR)
via G. Di Vittorio 19
telefoni
0525/410211 (centralino)
0525/410250 (laboratorio analisi).

LICENZE ASSICURAZIONE

N.S. 3 CAPITOLO 1 - ARTICOLO 2.5

Riguardo quanto pubblicato nella NS 3. Capitolo 1. **articolo 2.5 Licenza di Organizzatore**, pagina 100 Annuario Csai 1994, si integra il testo modificando il quinto capoverso in questo modo (in neretto la frase aggiunta):
«Nello statuto, per le società e nelle delibere degli Organi Amministrativi per gli Enti ***e per le società senza persona giuridica*** *deve figurare le seguente dizione:».*

MANIFESTAZIONI NON AGONISTICHE

N.S. 19 - ARTICOLO 8.2

In riferimento a quanto pubblicato nella NS 19. **articolo 8.2 Certificato di Organizzatore** pagina 634 Annuario Csai 1994, **lettera e) Tassa**, si corregge l'importo da inviare alla Csai, che è di Lire 120.000 (centoventimila) e non Lire 100.000 come indicato.

AGGIORNAMENTI CALENDARI CSAI

SETTORE FORMULA RALLY

24 aprile: Scuderia Brescia Rally - Trofeo Centro Fiera Montichiari - **rinviato all'8 maggio**. 15 maggio: Gruppo Italia Pubblicità - 1° Formula Rally del Cuoio - **annullato.**
SETTORE VELOCITÀ IN CIRCUITO
22 maggio: Saim (Fi) - Autodromo del Mugello - gara valida per il Campionato Turismo Tedesco (Dtm) - **nuova iscrizione.**
SETTORE VELOCITÀ IN SALITA
15 maggio: A.C. Ferrari Giove: 1° Cronoscalata Terni/Marmore - **rinviata.**
SETTORE SLALOM
1° maggio: Rombo Team - Coppa 2 Costiere - **rinviata.**
SETTORE ELETTROSOLARI
10 luglio: Ac Rieti - Coppa Bruno Carotti - alla gara in salita è prevista la partecipazione delle vetture elettrosolari - tale gara sarà valida per il Campionato Italiano, i Trofei Nazionali e le Coppe Csai vetture elettrosolari.

GIUDICI DI GARA

1) Il Consiglio Direttivo del Gruppo Giudici di Gara ha indetto una sessione di esami per l'accesso alla qualifica di Commissario Sportivo e Tecnico Regionale. Le domande di ammissione degli interessati dovranno pervenire dal Fiduciario Zonale alla Segreteria GGG entro il 16/5/94. Le prove (scritto ed orale) saranno effettuate a Roma, presso la sede dell'A.c.i. in via Marsala 8, con inizio alle ore 8,30 del giorno 11/6/94.

2) Il Consiglio Direttivo del Gruppo Giudici di Gara ha stabilito di organizzare un corso propedeutico agli esami per Direttore di gara che si terranno a Roma, nella seconda metà del prossimo mese di settembre '94. Il corso avrà luogo a Tirrenia, presso il centro Coni, nei giorni 27/29 maggio '94; gli interessati dovranno far pervenire le domande di partecipazione al Sig. Roberto Misseri tramite il proprio Fiduciario Zonale.

3) **LICENZA COMMISSARIO REGIONALE.** Gli elenchi dei Commissari Regionali Sportivi e Tecnici sono stati trasmessi ai «poli» abilitati alla relativa registrazione; pertanto gli Ufficiali di gara che hanno avuto riconosciuta la suddetta qualifica, ma che sulla licenza '94 trovano, ancora, la dizione «Commissario Provinciale», possono recarsi presso l'A.C. di appartenenza per l'opportuna correzione.

GIUDICE SPORTIVO AUTO

Provvedimenti disciplinari

Decreto n. 10/94

MOTTA TOMMASO *Slalom/Coppa Nettuno - Pergusa 17/4/94* «irregolarità tecniche e rifiuto di sottoporre la vettura a verifica». Giorni 180 (centoottanta) di sospensione licenza sportiva con decorrenza 20 aprile '94.

Sentenza n. 2/94

MARIOTTI EMILIANO *Rally del Carnevale 1994* «Opposizione Decreto n. 9/94». In parziale riforma del provvedimento di sospensione delle licenze sportive, si riduce il periodo a mesi quattro con decorrenza 14 marzo c.a. e si commuta la residua sospensione in ammenda di lire 500.000.

CALENDARIO SETTORE SLALOM

CAMBIO DENOMINAZIONE ORGANIZZATORE

Si informano gli interessati che tutti gli slalom iscritti al Calendario gare 1994, a nome **Promoter Basilicata Corse**, sono ora da intendersi organizzati dalla **Basilicata Corse.**

Senna e Villeneuve
Prost e Stewart
Patrese e Fangio
Rindt e Alesi

Rivivi la storia della Formula 1 al computer

Dagli specialisti di Autosprint

a lire 14.900

TUTTO FORMULA 1

Su **FLOPPY DISK** la storia del campionato più avvincente e seguito:

Gran Premi, Piloti, Vetture, Circuiti con le piantine e le indicazioni delle velocità per ogni curva, Classifiche, Primati, Pole Position, Vittorie, Giri Veloci, Incidenti e Rotture

TUTTO QUELLO CHE VUOI SAPERE SU FATTI E PERSONAGGI DELLA FORMULA 1 DAL 1950 A OGGI

UNA INESAURIBILE BANCA DATI SU FLOPPY DISK

Direttamente a casa tua
(se non l'hai trovato in edicola)
inviando il coupon

Caratteristiche:
Floppy Disk 1,4 MB DS HD
Richiede: PC IBM compatibile MS DOS
Hard disk
con circa 14 MB disponibili
Microprocessore 286 o superiore
Scheda VGA o superiore
Consigliato Mouse

CONTI EDITORE

COMPILARE, RITAGLIARE O FOTOCOPIARE QUESTA SCHEDA E:

1. **spedire per fax a CONTI EDITORE SERVIZIO CLIENTI fax N. 051/6227314**
oppure
2. **Inviare in busta chiusa a CONTI EDITORE - SERVIZIO CLIENTI Via del Lavoro 7 40068 S. Lazzaro di Savena (BO)**

PER UNA PIÙ RAPIDA EVASIONE DELL'ORDINE, SI CONSIGLIA DI:

a) utilizzare **CartaSì** per il pagamento
b) oppure, nel caso di altre modalità di pagamento, indicare la causale del versamento e allegare fotocopia della ricevuta postale.

Si prega di non inviare denaro contante. Le offerte speciali sono riservate ai lettori residenti in Italia. Non si effettuano spedizioni in contrassegno.
Per acquisti multipli telefonare a Servizio Clienti - 051-6227-281/274
Offerta valida sino al 1/9/94

SCHEDA DI ORDINAZIONE

Sì, desidero ricevere il floppy **«Tuttoformula 1»** al prezzo di L. 14.900
Il prezzo comprende le spese di spedizione postale.
Ho pagato anticipatamente il volume nel modo seguente:
tramite **CartaSì**
N° _____ scadenza _____
oppure tramite
☐ Vaglia postale ☐ Assegno bancario ☐ c/c postale n° **244400**
intestato a: **Conti Editore S.p.A. - Via del Lavoro 7 40068 - S. Lazzaro di Savena (BO)**

NOME _____
COGNOME _____
VIA _____ N. _____
CAP _____ CITTÀ _____ PV _____
TEL. _____
ANNO DI NASCITA _____
FIRMA _____

DTM
CRISI MERCEDES

Questione di manico

Con i tre successi ottenuti da Nannini l'Alfa ha dimostrato di non essere Larini-dipendente e di vantare una batteria di piloti davvero formidabile. Lo stesso non può dire la Casa della Stella che, molto probabilmente, paga il fatto di non disporre di un driver di classe veramente superiore

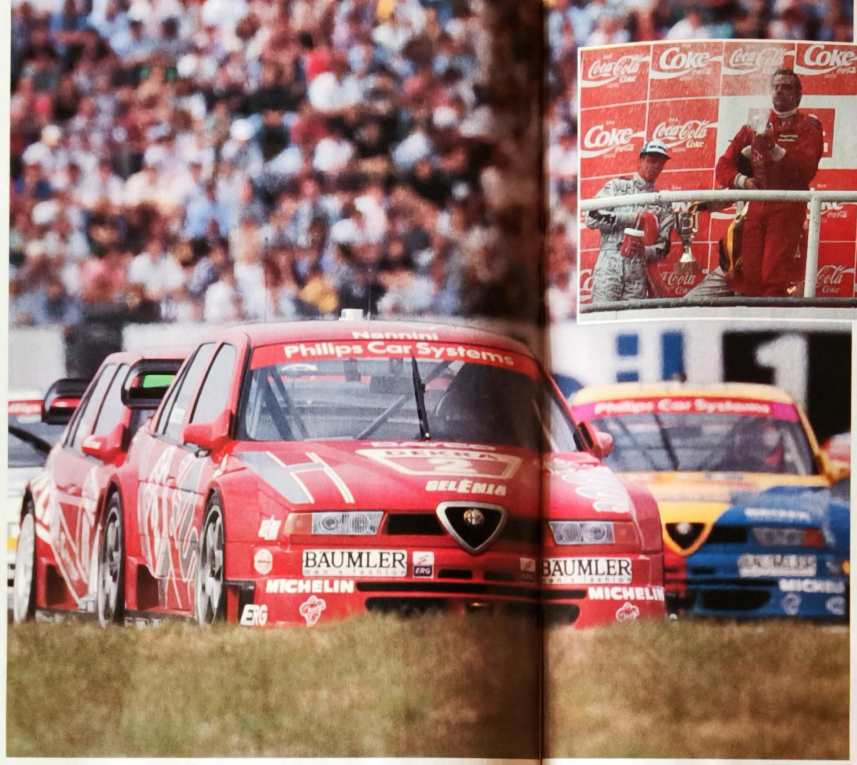
CESARE MARIA MANNUCCI

foto COCKPIT

HOCKENHEIM — *«Per quest'anno sono concentrato al cento per cento sul mio programma di F. 1ady. Il prossimo anno chissà, io e Tracy qualche gara di Dtm potremmo anche farla».* Chi parla è Emerson Fittipaldi, invitato dalla Mercedes a Hockenheim per commentare gli accordi Mercedes-Penske per la 500 miglia di Indianapolis. Il giorno dopo è stato Riccardo Patrese, anche lui invitato Mercedes, a sedersi tra Thiim e Norbert Haug al tavolo della conferenza stampa. Nessuna dichiarazione ufficiale relativa ad un futuro accordo tra il pilota italiano e la Casa tedesca, ma è certo che qualche cosa nel «sistema-piloti» Mercedes sta scricchiolando. Dopo aver cambiato telaio, motore e cambio, aver fatto debuttare una vettura completamente nuova, alla Mercedes devono prendere atto che i risultati rispetto allo scorso anno non sono cambiati. Anzi. L'unico elemento su il quale, rispetto alla stagione '93 non si erano apportati cambiamenti, erano stati i piloti, ed è inevitabile che oggi siano proprio loro ad essere sul banco dei «sospetti» per spiegare la giornata nera di Hockenheim, ma soprattutto la situazione di classifica generale, già fortemente compromessa. Lo scorso anno, contro lo stupore di molti, i piloti Mercedes vennero confermati in blocco. Una maniera per esprimere «solidarietà» ad un gruppo, che per convinzione dei vertici Mercedes era uscito sconfitto più per situazioni contingenti — l'entusiasmo di Larini, il motore quattro cilindri inferiore al V6 Alfa — che per effettivi demeriti. Adesso che a vincere tre gare su quattro è però Alessandro Nannini, la cosa appare diversa, anche perché, al di là di tutte le frasi di circostanza e manifestazioni di simpatia, sin dal suo debutto nel Dtm, Alessandro Nannini è sempre stato erroneamente considerato dai tedeschi come un fenomeno da baraccone. «L'Invalido», così lo hanno soprannominato in Germania, che grazie alla sua caparbietà e ostinatezza, correva insieme ai piloti veri. Un pilota «con un braccio solo», per i tedeschi, poteva essere simpatico, fare notizia, attirare l'interesse dei media, ma l'unico vero «nemico» era e restava Nicola Larini. Persino dopo la vittoria di Hockenheim, nell'ultima gara del '93, le prestazioni di Nannini non erano prese sul serio, e il successo del toscano era spiegato con la rinuncia di Francia ad averlo attaccato negli ultimi giri. La situazione però adesso è cambiata. Nannini ha smesso di essere denigrato, e il suo vero valore finalmente riconosciuto. Il pilota «con un braccio solo» ha vinto le ultime cinque gare sulle sei che si sono corse, Larini, quelle poche volte che la vettura non gli si spegne, dimostra di essere sempre più veloce di tutti i piloti Mercedes. E invece? Per capire l'ostinazione, persino contro l'evidenza, che la Mercedes ha avuto sino ad ora nel difendere i suoi piloti, è necessario fare un salto indietro, a quando la Casa della Stella ha deciso di rientrare ufficialmente nelle competizioni. In quell'epoca il campionato Dtm era dominato dalla presenza Bmw, che presentava piloti come Ravaglia, Pirro e Danner, da sempre legati all'immagine della Casa di Monaco. Era necessario creare un gruppo di piloti non «compromesso» con l'immagine di altri marchi presenti nel Dtm. Formare un gruppo che fosse subito riconducibile al nome e all'immagine Mercedes. Non a caso tutti gli attuali piloti collaborano con la Mercedes da molti anni. Ludwig ha iniziato la sua

Thiim ha sin qui salvato l'onore della Mercedes aggiudicandosi l'unica gara, delle quattro disputate, che non è stata dominata dall'Alfa con Nannini

collaborazione nell'89, dopo che la Ford, con la quale aveva vinto il titolo, aveva abbandonato l'attività. Hellen Lohr è arrivata in squadra nel '91, quando gli uomini del marketing hanno fatto notare che la presenza di un pilota donna sarebbe stata una cosa efficace per la comunicazione. Thiim è membro della squadra Mercedes dall'88, Van Ommen dall'86, Asch dall'88 e Schneider dal 91, quando il tedesco ha deciso di dedicarsi a tempo pieno alle gare di Turismo. Un gruppo compatto, ritenuto erroneamente imbattibile dopo la trionfale stagione '92. Poi è arrivata l'Alfa con i suoi formulisti, e dopo le cocenti sconfitte, anche tra i più ostinati difensori del «gruppo storico» dei piloti Mercedes, è cominciato ad affiorare qualche dubbio. La gara di Hockenheim ha dimostrato ancora una volta quanto il pilota reciti un ruolo determinante in questo tipo di competizioni. Appena al comando Alessandro non ha invece commesso il minimo errore, la minima esitazione. Keke Rosberg da porte sua, partito dalla ventiseiesima posizione, ha dimostrato con la sua esaltante rimonta, come un pilota determinato e aggressivo, possa in questo tipo di gare, fare la differenza. Ancora un paio di curve e Keke ce l'avrebbe fatta a passare Thiim, ormai «cotto» del finlandese. Con Nannini invece, Rosberg avrebbe avuto vita più dura, in quanto Sandro era abituato dalla F.1 a vivere situazioni così al limite. Rosberg è arrivato sul «collo» di Nannini e Thiim pur avendo una vettura complessivamente inferiore. E adesso? A Hockenheim la Mercedes aveva la vettura più potente, quella che usurava meno le gomme, eppure non ha vinto entrambe le gare, e, cosa più importante, Thiim ha già ventinove punti di distacco su Nannini. I piloti di punta, Schneider e Ludwing, sono rispettivamente a 70 e 48 punti di distacco. Un'enormità. La differenza è tale che Nannini può già cominciare a correre «alla Prost», pensando forse più alla classifica di campionato che a quella della singola gara. Lo stesso senese ha riconosciuto che il suo avversario più temibile è e resta Larini. Alla Mercedes, dopo aver debuttato con il modello «Classe C», cominceranno a pensare a ricorrere anche a piloti della «Classe C». C come Campioni. Fittipaldi e Patrese non erano a Hockenheim per firmare autografi. ■



Sopra, Nannini festeggia sul podio il terzo successo nel Dtm '94: l'Alfa Romeo 155 V6 Ti si è rivelata una vettura competitiva e affidabile rispetto alle Mercedes. L'Amg non riesce a seguire come vorrebbe le sei vetture che schiera a ogni appuntamento: la classe C si rivela molto sofisticata nelle scelte tecniche di base per cui non è possibile fronteggiare il potenziale messo in pista dalla Casa di Arese

fotografie COCKPIT

DIFFICILE GESTIRE SEI VETTURE

Trop team Mercedes

Il giorno dopo la gara di Hockenheim, ad Affalterbach, sede della Amg, c'è stata una riunione particolarmente calda. Sul banco degli accusati per primo i piloti, ed almeno un paio durante la stagione potrebbero essere «tagliati». I problemi di motore e cambio che hanno accusato le vetture di Schneider, Asch e Van Ommen, stanno facendo riflettere sul fatto che sei vetture da seguire potrebbero essere troppo per una struttura come l'Amg, in quanto Zakspeed si occupa solo della revisione ordinaria tra una gara e l'altra. Alla fine della prima gara i box dell'Amg erano sovrastati da una mole di lavoro enorme. Cambio di motore per Schneider, sostituzione del cambio per Asch, rifacimento dei freni per la Lohr. Troppo lavoro in meno di mezz'ora. Le riparazioni sono state fatte in modo affrettato, e solo la Lohr ha visto il traguardo nella seconda gara. In Mercedes si vorrebbe ridurre il numero delle vetture da seguire direttamente a non più di

mondo corse video novità!

• **FORMULA 1 1993** (CHV8173 - 90') **NOVITA'**
Immagini inedite e sequenze camera-car mai trasmesse in TV per rivivere il duello Senna-Prost nel Mondiale di F.1. Le fasi salienti di ogni GP e gli **oltre 100 incidenti** della stagione 93 sono presentati in questo **video ufficiale FOCA**

• **FORMULA INDY 1993** (CHV8174 - 90') **NOVITA'**
La trionfale stagione di Mansell rivissuta attraverso le immagini più belle del Campionato Indy. Sorpassi, incidenti, pit-stop, camera-car e interviste ai protagonisti in un video altamente spettacolare, proposto **IN VERSIONE DA 90'**

• **INDY CRASHI** (CHV8184 - 60') **NOVITA'**
Carambole, testa-coda, incidenti a 300 all'ora, tamponamenti, fiamme ai box: il mondo della Formula Indy è anche questo. **Un video da brivido**, che vi terrà incollati alla poltrona!

• **MANSELL IN FORMULA INDY** (CHV8155 - 90') **NOVITA'**
Immagini di gara, interviste inedite e riprese dietro le quinte per ripercorrere la fantastica stagione di Mansell in Formula Indy. Un eccezionale **programma da 90'** prodotto dalla ESPN, la prima TV sportiva americana.

• **RALLY 1993** (CHV8170 - 80')
Un video spettacolare, di 80 minuti, per ripercorrere, gara dopo gara, le fasi cruciali del Mondiale Rally. Un programma ricco di "camera-car" e di esclusive interviste ai protagonisti **DA NON PERDERE!**

• **CARLOS SAINZ** (CHV8157 - 60')
Un video inedito per conoscere doti e personalità del campione spagnolo. Con immagini tratte da **oltre 30 rally** e con riprese inedite, mai trasmesse in televisione!

• **RALLY SUPERSTARS** (CHV8166 - 60')
I profili dei campioni del mondo degli anni '80. Da Rohrl a Biasion attraverso un decennio dominato dai piloti scandinavi. Un video per veri intenditori.

• **SNOW RALLY CAMERA CAR** (CHV8164 - 60')
Sulle Subaru di McRae e Vatanen impegnate nell'Artic Rally. **In regalo nella videocassetta le note dei piloti.**

• **I GRANDI RALLY DEGLI ANNI '70** (CHV8131 - 90')
L'epopea della Stratos e della 131 Abarth in un video dedicato a coloro che vogliono assaporare antiche emozioni.

• **I GRANDI RALLY DEGLI ANNI '80** (CHV8132 - 90')
Dieci anni di sfide sui tracciati di tutto il mondo: l'Audi Quattro, le Gruppo B, la Peugeot e i trionfi della Lancia.

L. 29.900* per videocassetta
* spese di spedizione escluse

ACQUISTANDO ALMENO 3 TITOLI NON SI PAGANO LE SPESE DI SPEDIZIONE

MONDOCORSE A QUOTA 80
Se desiderate ricevere ulteriori informazioni ed avere la presentazione completa degli **80 TITOLI** che compongono la collana ***mondocorse***, potete richiedere - anche senza effettuare alcun ordine - il catalogo ***mondocorse***. Come? Compilate il coupon con i vostri dati, barrate l'ultima casella e spedite tutto alla CINEHOLLYWOOD. Riceverete il catalogo **GRATIS E SENZA ALCUN IMPEGNO D'ACQUISTO.**

Inviare a: CINEHOLLYWOOD - Via Reguzzoni, 15
20125 Milano - tel. (02) 66104935 / Fax (02) 66103899

❒ DESIDERO ACQUISTARE LE SEGUENTI VIDEOCASSETTE:

Nome e Cognome _____

Via _____ CAP _____

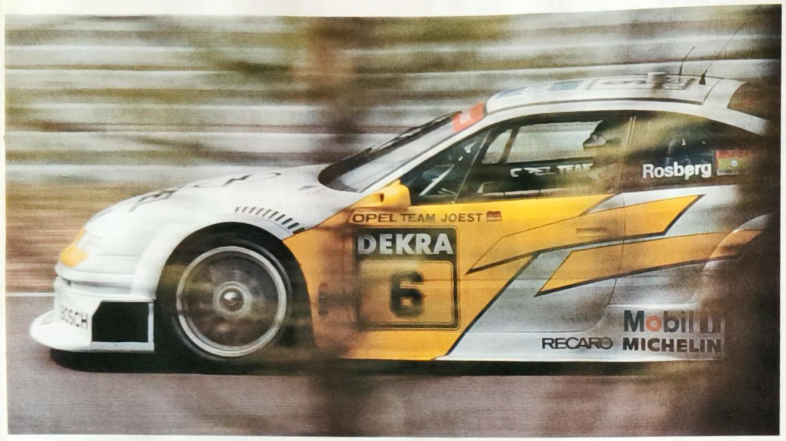
Località _____ Prov. _____

❒ Pago anticipatamente l'importo totale di L. _____ + L. 4.000 per spese di spedizione
- allego assegno bancario intestato a Cinehollywood
- allego copia versamento su c/c postale n. 11397205 intestato a Cinehollywood

❒ Pagherò al postino l'importo di L. _____ + L. 7.000 per spese di spedizione

❒ DESIDERO RICEVERE GRATIS E SENZA IMPEGNO D'ACQUISTO IL CATALOGO MONDOCORSE E GLI AGGIORNAMENTI SU TUTTE LE NOVITA'

AUTOSPRINT
offerta valida solo per l'Italia



Keke Rosberg ha dimostrato che un pilota di indubbie qualità velocistiche riesce a mettersi in bella mostra anche con una vettura come l'Opel Calibra che non è certo la più competitiva del lotto. Keke nella seconda gara è risalito fino al terzo posto. Sugli spalti del Motodrom di Hockenheim si è registrato un tifo di tipo calcistico: grande calore intorno ai piloti, ma nessuna intemperanza

tre, soprattutto nella considerazione che la nuova vettura è decisamente più complessa e sofisticata della vecchia 190 Evoluzione, che era pur sempre, sebbene esasperata, la derivazione di un modello di serie. La nuova vettura, derivata dalla classe C, è invece da intendersi come una vettura realizzata espressivamente per le competizioni, ed in molte soluzioni, come la distribuzione dei pesi e le sospensioni, la Mercedes appare più esasperata dell'Alfa Romeo. C'è poi il nuovo motore a sei cilindri, potentissimo, ed estremamente uniforme nell'erogazione di potenza. Ad Hockenheim sono state fatte diverse prove con l'anti-spin inserito o meno. La differenza sui pneumatici era minima, proprio grazie alla grande progressività del motore tedesco. Eppure una di queste «meraviglie» ha ceduto sulla vettura di Schneider improvvisamente, senza nessun preavviso. Il cedimento sulla vettura di Van Ommen è stato invece più progressivo e naturale. Una morìa inspiegabile, considerando che il tracciato corto di Hockenheim non sollecita in nessun modo il propulsore, né esaspera il tema dei consumi, che invece su alcune piste particolarmente veloci, potrebbe creare qualche problema per via delle miscelazioni particolarmente magre.

FRAGILITÀ. L'impressione è che la nuova classe C non sia ancora in grado di garantire quell'affidabilità attualmente in possesso dell'Alfa Romeo. Ci sono poi dei precedenti abbastanza inquietanti sull'affidabilità dei motori Mercedes, quando si tratta di propulsori concepiti espressivamente per le competizioni, come nel caso dei sei cilindri della nuova vettura. All'epoca del Gruppo C, quando le Sauber utilizzavano l'otto cilindri sovralimentato, che a livello di monoblocco era derivato dall'unità di serie, l'affidabilità di questo propulsore era leggendaria. Quando sulle Sauber venne installato il nuovo motore boxer aspirato a dodici cilindri la stagione della Mercedes si trasformò in un calvario. Lo stesso potrebbe ripetersi adesso per le vetture della classe D.I. Il «vecchio» quattro cilindri, sebbene ampiamente rivistato da Cosworth prima e Amg poi, conservava qualche legame con l'unità di serie, e la sua affidabilità era proverbiale. Il nuovo sei cilindri è invece una realizzazione molto più esasperata, ma al momento non in grado di offrire le stesse garanzie in termini di finire le gare. Se si considera che le prossime corse dovranno essere affrontate necessariamente dai piloti Mercedes con il coltello tra i denti, la situazione si complica ulteriormente, e sin dalla prossima gara Pianta potrebbe pure prendersi il «lusso» di giocare di rimessa, correndo con i suoi piloti in maniera più conservativa. Dal risultato del campionato Dtm di quest'anno, passa poi anche il futuro sviluppo delle relazioni Mercedes-Amg. Con le collaborazioni con la Sauber, con la Ilmor, e con la Penske, la Mercedes ha oggi quattro campi in cui muoversi. Il rapporto con l'Amg, che doveva essere sulla carta quello più facile e foriero di risultati positivi e di immediato riscontro, si sta invece rivelando per colpa della presenza Alfa, come la più difficile, anche perché i risultati del campionato Dtm hanno un riscontro — come sanno bene all'Alfa — immediato sulle vendite. Ecco dunque il motivo per cui dalla mentalità del «tutto bene, tutto sotto controllo» dello scorso anno, nel matrimonio Mercedes-Amg cominciano ora ad affiorare autocritica e ridiscussione delle scelte. ■

fotografie COCKPIT

13, 14 e 15 Maggio
WEEKEND IN SEAT
PROVA CHE CORDOBA!

DINAMICA
- Spoiler posteriore di serie
- Interni spaziosi (1,8 m)
- Bagagliaio da 455 litri
- Cerchi da 14"
- Servosterzo
- Vetri elettrici anteriori
- Climatizzatore

SICURA
- Scocca con 6 anelli di rinforzo
- Barre laterali in acciaio
- ABS + EDS
- Doppio airbag
- Chiusura centralizzata
- Cinture anteriori regolabili in altezza

PROTAGONISTA
- Allestimenti: CLX, GLX, GT
- Motorizzazioni cm³: Benzina 1400i, 1600i, 1800i, 1800i/16v, 2000i Diesel 1900, Turbodiesel 1900
- Potenza 130 CV nella versione 1800i/16v

DA L. 18.580.000*
PREZZI BLOCCATI FINO ALLA CONSEGNA

SEAT Automobili

*Chiavi in mano, esclusa assicurazione - FINGERMA FINANZIA LA TUA SEAT

DORLAND AYER

FORMULA 3
MANCA LA LOTTA

Dominio infernale

Fisichella e Pacchioni, come da previsioni sono davanti a tutti, ma è preoccupante non vedere quasi più sorpassi. Ecco i motivi...

ARTURO RIZZOLI

Foto ACTION

Dalla Formula 3 di casa nostra si alza un grido d'allarme: non si vedono più sorpassi, fatto preoccupante per una somma di ragioni. La serie cadetta è una categoria estremamente importante per la selezione dei giovani talenti destinati a proseguire nelle successive e più importanti tappe dell'automobilismo. La Formula 3 ha poi sempre rappresentato anche un patrimonio di spettacolo per il pubblico, sia che assista alle gare sulle piste sia che se la goda davanti al teleschermo. Interrogarsi sul problema: pochi sorpassi poco spettacolo, è purtroppo maledettamente attuale. Le scenario della F. 3 Tricolore si poteva per la verità, in alcune sue parti, già ipotizzare dopo i test invernali. Fisichella, con la Rc Motorsport, e Pacchioni, con il team Tatuus, apparivano i più accreditati pretendenti al titolo; nelle posizioni immediatamente seguenti si affacciavano i binomi Rangoni-team Ghinzani e Paglicci-Coloni Motorsport. La conferma di questa scala di valori è arrivata puntuale, per giunta con divari marcati nelle prestazioni in pista. Ciò che è ancor più grave è vedere

Fisichella, qui sulla pista di Varano, guida il trenino della F. 3 tricolore, una scena già vista parecchie volte in questo inizio di campionato

le «gerarchie» congelate durante lo svolgimento delle gare e non soltanto nelle posizioni di testa ma almeno fino al decimo posto. Per ironia della sorte, le corse monotone, con i sorpassi quasi assenti, sono un fenomeno che si è amplificato proprio quest'anno, nella stagione in cui tanti sforzi sono stati dedicati al rilancio della serie. A dispetto della crisi imperante in quasi tutti i settori dell'automobilismo da corsa, la F. 3 è riuscita a mantenere un livello di partecipazione accettabile, sia nei numeri che nel grado di professionalità. Di impegno per la promozione se ne vede. Però siamo arrivati quasi a un terzo del cammino della serie, e di battaglia, a prescindere dai prevedibili valori di vertice, non se ne è vista certo molta. Tutto ciò potrebbe risolversi in un'autentica beffa, proprio nell'anno in cui la F. 3 tricolore sta cercando di rendersi più appetibile sia per il pubblico che per gli sponsor, garantendosi così un futuro più sicuro. Tra le novità del '94 è stata tra l'altro varata anche la doppia gara, ma talvolta purtroppo è accaduto di vedere gare-fotocopia. Il minicircus della F.3 tricolore di fronte a una situazione del genere vive una condizione di disagio tangibile, e ciò quanto meno risulta positivo. Forse chi è al vertice delle classifiche non se ne rende pienamente conto, distratto dalla positiva sensazione di essere in primo piano. Non preoccuparsi dell'attuale quasi scomparsa dei sorpassi è però impossibile. ■

PHOTO4

PER GLI ADDETTI AI LAVORI

Invertire la griglia è un'idea

Ad alcuni addetti ai lavori della F.3 abbiamo domandato perché la serie è poco spettacolare e cosa si può fare. Una delle proposte è quella di partire con la griglia invertita, con il rischio da tutti evidenziato, che questa soluzione porti i piloti a non impegnarsi in qualifica. Ma ecco cosa pensano gli esperti.

Massimiliano Angelelli

pilota della F.3 tedesca

«Dopo essere stato campione italiano di F.3 in Italia, sono andato a correre in Germania e ho visto una situazione assai simile. Nella serie tedesca, sulle piste difficili, scivolose, dove contano le scie si sorpassa, altrimenti è difficile, questo perché le monoposto sono sostanzialmente facili. Personalmente posso assicurare che la Volkswagen, che mi ha ingaggiato come pilota ufficiale, sarebbe ben contenta di fare la F.3 impiegando, come a suo tempo ventilato, i motori delle Turismo D2, lo stesso vale per la Opel. Quanto ai possibili problemi della trasmissione di fronte all'aumento di potenza, posso dire che noi della Vw abbiamo provato un propulsore senza strozzatura, quindi con ben più di 230 cv, senza lamentare alcuna rottura o problema di sorta».

ACTION

Checco Ravera, Ernesto Catella e Carlo Migliavacca, che curano la direzione tecnica e sportiva della Rc, pieni di premi, a lato. Il «solito» terzo posto di Rangoni a Varano è stato insidiato da Rossi, sopra

Mario Coperchini

team-manager Italracing

«Quando nelle qualifiche ci sono divari nell'ordine dei due centesimi di secondo, in gara è difficile trovare le condizioni per il sorpasso di un avversario. La conferma di questo è venuta dal nostro Riccitelli che, finito a Varano in fondo alla griglia per un problema, ha dapprima effettuato dieci sorpassi in sei giri, ma poi, quando è arrivato a ridosso dei primi dieci, le cose sono cambiate. L'andamento delle piste fa il resto: a Pergusa e Monza, dove contano le scie, qualche sorpasso si è visto, e si potrà vedere, altrove emerge il problema delle prestazioni. Queste monoposto avrebbero infatti bisogno di una ventina di cv in più per essere selettive, altrimenti sono fin troppo facili da guidare».

Gianpaolo Dallara

progettista

«Dalla riduzione delle prove libere ci attendevamo una F.3 più movimentata, invece nelle qualifiche si stabilisce una scala di valori che in gara non viene poi cambiata. Certo è che questi ragazzi debbono imparare a sorpassare. Forse i debuttanti della F.3 italiana, che non vincono con la frequenza di quelli

GUIDATE L'OLIO CHE PIU' VI SOMIGLIA:
SELENIA FUEL ECONOMY.

GUIDA EQUILIBRATA

Dal tipo di guida dipendono la durata e le prestazioni dei motori. Per questo Selenia ha creato quattro lubrificanti, per quattro modi diversi di guidare. Se amate viaggiare in compagnia della vostra serenità (e al suono del motore preferite quello di una buona musica), l'olio più intonato alla vostra andatura è sicuramente Selenia Fuel Economy. Selenia Fuel Economy è un lubrificante tribasico che assicura massima protezione, alta affidabilità e, soprattutto, minori consumi di carburante. Quando cambiate l'olio, dite al meccanico come guidate: vi consiglierà il Selenia più adatto. Perché ogni Selenia rispecchia la guida e rispetta i motori.

Selenia è anche Ecotech, Performer, Racing.

SOLO SELENIA
GUIDA COME VOI

ARMANDO TESTA SPA

SELENIA SYNTHETIC MOTOR OIL
NUOVO · FUEL ECONOMY

Non disperdete l'olio usato nell'ambiente.
Per informazioni: Consorzio degli Oli Usati, n° verde 167/863048

stranieri, corrono in formule promozionali che non sono formative come quelle di altri Paesi, quindi hanno ancora parecchie cose da imparare. Siamo in una situazione che, così com'è, non va. Dobbiamo sederci attorno a un tavolo per cercare di cambiare. La categoria è importante, quindi appare indispensabile anche per una forma di rispetto del pubblico trovare dei correttivi: magari si potrebbe comporre la griglia di partenza invertita rispetto a tempi ottenuti in qualifica. Da non scartare a priori la possibilità di attribuire degli handicap».

fotografie ACTION

Giorgio Piccolo
team-manager
Prema Powerteam

«Davanti ci sono Fisichella e Pacchioni che sono superiori a tutti, sia come guida che come insieme pilota-vettura-team; poi troviamo dei talenti medi: gente che non rischia le staccate e quelle poche volte che le azzarda commette degli errori. Eliminare le prove del venerdì è stato un fatto positivo: i piloti capaci debbono emergere subito, non solo dopo km e km di prove. Con meno test qualcuno è probabilmente meno padrone della monoposto, ma deve essere chi corre ad adattarsi alle gare, non il contrario. In questo contesto è necessario trovare i rimedi giusti per ridare spettacolo alla categoria. Viene facile pensare a una griglia invertita: con Fisichella e Pacchioni in fondo se ne vedrebbero delle belle! Un handicap di peso mi pare, invece, una soluzione più adatta alle Turismo che non alle monoposto».

Pacchioni, in alto, secondo in campionato è riuscito a battere Fisichella solo nelle due gare di Vallelunga. A lato, Gollin, distintosi lo scorso anno in F. Europa Boxer, a Varano, ha movimentato le prove di qualificazione finendo spesso fuori pista

NEGLI ALTRI CAMPIONATI EUROPEI

Contano le... origini

La F. 3 è una grande palestra nella quale si maturano i talenti emergenti dell'automobilismo. Del resto, essendo una categoria internazionale, rappresenta il compendio di quanto succede nei vari Paesi. In Gran Bretagna, in questo primo scorcio di stagione, il Paul Stewart Racing ha fatto la parte del leone vincendo tre delle quattro gare finora disputate (una con Franchitti e due con Magnussen entrambi al primo anno in F. 3). L'arrivo in massa delle Dallara, rendendo la serie quasi un monomarca, ha avvicinato molto le prestazioni rispetto al '93. Tuttavia il Paul Stewart che utilizza dall'inizio della passata stagione la Dallara vanta una maggior esperienza rispetto agli avversari e questo gli assicura un vantaggio. Le gare di appena dieci minuti, come le due disputate la settimana passata a Brands Hatch, hanno il pregio di rendere meno noiose le situazioni di classifica cristallizzate. In Francia, nelle due corse d'apertura si è visto un debuttante prima vincere, poi conquistare un 3. posto; così adesso è in testa al campionato a pari punti con Belloc. Due importanti realtà, come quella inglese e francese, in ogni caso confermano che se i «deb» crescono in categorie formative, come la F. Opel o la F. Renault, quando arrivano in F. 3 riescono a vincere dando spettacolo. ■

Partenze decisamente combattute a Silverstone dove le due prove, di dieci minuti ciascuna, sono andate una a Magnussen, l'altra a Radermacker

ACI CSAI

SUPERTURISMO

AUTODROMO
MAGIONE
7-8 maggio '94

ACA
SALERNO CORSE
Sport management

TMC

Sabato 7 maggio
ore 12,30
Top Qualifying
ore 0,20 replica

Domenica 8 maggio
ore 14
diretta doppia gara

TELE +2

Giovedì 12 maggio
ore 15,15 Speciale
Sabato 14 maggio
ore 14,15 Replica

CRONOMETRAGGIO
OMEGA

Uno schianto e la passeggiata di Delecour con una Ferrari si è trasformata nell'incubo di vedere finita la carriera Eppure le fratture agli arti inferiori sembrano solo un brutto ricordo E Francois lavora per tornare appena possibile Promettendo che a Sanremo...

MICHEL LIZIN

SOLDANO-DPPI

PHOTO4

Nome	Francois
Cognome	Delecour
Nato il	30 agosto 1962
Dove	Cassel (Francia)
Segno	Vergine
Altezza	1,76
Peso	72 kg
Hobby	Jetski, mountain bike
Auto stradale	Ford Scorpio 24V con cambio automatico
Curriculum	Ha iniziato nell'81 (rally Picardie) e ha corso nelle prove regionali francesi sino all'86. Nell'87 ha concluso al 17esimo posto il rally di Montecarlo con una Peugeot 205 Gti Gruppo N e nell'88 ha corso con una BMW M3 Gruppo A. Nell'89 è passato alla Peugeot e con la 309 Gti Gruppo A si è messo in evidenza (nono a Montecarlo nel '90). Con la Ford Sierra ha «rischiato» di vincere il Montecarlo '91 nel quale ha stupito per le sue prestazioni. Nel '92 ha concluso al sesto posto il mondiale piloti (secondo in Corsica) e nel '93 con la Ford Escort ha vinto Portogallo, Tour de Corse e Spagna. Quest'anno si è aggiudicato il «Monte» e si è ritirato in Portogallo.

Mi spezzo ma non mi piego

Il sole brilla sopra a Blaringhem e su tutto il nord della Francia. È un bel pomeriggio e Francois Delecour ne approfitta per sistemarsi sul prato che circonda la sua piccola fattoria. Seduto o sdraiato, il pilota della Ford esegue gli esercizi che gli vengono consigliati dal suo carissimo amico Olivier Ghesquier, fisioterapista e osteopata. Del terribile incidente nel quale, venerdì 8 aprile, ha rischiato conseguenze ancora più serie delle fratture che ha subito agli arti inferiori, sul suo volto non c'è alcuna traccia...

«Ti presento — esordisce il campione francese — il mio amico Olivier, amico d'infanzia. Siamo inseparabili, è stato il mio compagno di banco a scuola. E appena ho avuto l'incidente ha iniziato a prendersi cura di me. Purtroppo non posso forzare più di tanto l'attività, per ora. Ho una frattura semplice della tibia della gamba destra e una frattura scomposta all'astragalo del piede sinistro. Aspetterò il via dei medici prima di rimettermi in piedi, di appoggiarmi sulle gambe, ma intanto faccio esercizi leggeri, utili per la muscolatura e per le articolazioni».

Non è rischioso forzare così i tempi del recupero?

«Ho preso tutte le precauzioni. uscito dall'ospedale di Lille mi sono recato a Parigi, dove mi ha visitato il professor Saillant, quello che curò fra gli altri Pironi, Laffite, Giroix. Mi ha detto che a Lille mi avevano operato perfettamente e che non dovevo aspettare un attimo di più per iniziare la rieducazione, trovandosi concorde alla mia proposta di fare gli esercizi a casa, assistito dal mio amico. Più avanti mi recherò in un apposito centro e in piscina. Intanto, d'accordo anche con il dottor Caenen che mi ha operato a Lille e ricostruito il piede sinistro, mi alleno a casa».

Perché tutto questo accanimento? Con una previsione di tre o quattro mesi per il recupero è chiaro che il mondiale '94, per Delecour, è perso...

«Io vivo pensando solo a come fare per accorciare i tempi del mio ritorno. Per me è importantissimo abbreviare il recupero, può voler dire rientrare con una gara d'anticipo. È chiaro che non sono matto, non rischio di compromettere il mio futuro, la mia carriera. Però al tempo stesso mi fa stare male il pensiero di dover rinunciare a correre sulla terra, in gare come Acropoli, Argentina, Nuova Zelanda. Comunque vada, nella peggiore delle ipotesi sarò pronto per il Sanremo e in Italia correrò con un solo pensiero: vincere».

La prossima prova di campionato è il Tour de Corse dove lo scorso anno Delecour ottenne una squillante vittoria...

«Questo è un bel regalo per Auriol. Senza di me Didier in Corsica non avrà rivali, potrà fare la gara che più gli piacerà. Ci sarà lotta, ma solo per il secondo posto. Comunque sono certo che Cunico mi sostituirà degnamente: conosce bene l'Escort, è velocissimo sull'asfalto, in Corsica è già andato bene nel '91».

Che cosa ricorda Delecour del suo incidente?

«Stavo andando pianissimo, con la Ferrari F40 di un mio amico. E l'incrocio nel quale ho avuto l'incidente non consentiva alcuna visibilità. Ancora adesso non riesco a capire come abbia potuto il mio "investitore" passare lo stop con la sua Citroën senza fermarsi: è stata una manovra folle. Per fortuna stavo andando pianissimo. Avevo appena fatto una sosta e avevo percorso una ottantina di metri soltanto dopo essere ripartito. Sarò stato in terza e quel pazzo mi è venuto addosso! La prima cosa che ho chiesto ai soccorritori è stato che giorno era. Devono avermi preso per matto ma io stavo pensando al Tour de Corse, a quanto mancava, alla possibilità che avevo di disputarlo. Poi ho visto il piede sinistro e ho pensato: la Corsica è andata. Subito non mi sono preoccupato ma immediatamente dopo, mentre mi soccorrevano, ho cominciato a chiedere quasi ossessivamente: non me lo amputeranno, vero? Sono sempre stato cosciente e la mia fortuna è che mi hanno soccorso prontamente, che il medico di guardia era un chirurgo ortopedico. Credete, ho avuto fortuna».

Le ferite lasceranno un segno nel Delecour pilota? Il francese è una forza della natura e non lo smentisce neppure nei momenti difficili...

«L'idea di dover dimostrare di nuovo quanto valgo mi riesce veramente insopportabile. So di essere al massimo della condizione e sono certo che questo incidente non cambierà nulla, non toglierà niente della sua velocità a Francois Delecour. Ma lo farò, dimostrerò che sono sempre io. E se la Ford preparasse una frizione automatica correrei più che volentieri già in Nuova Zelanda!».

MONDIALE RALLY
DOSSIER ESCLUSIVO

COSA C'È DIETRO

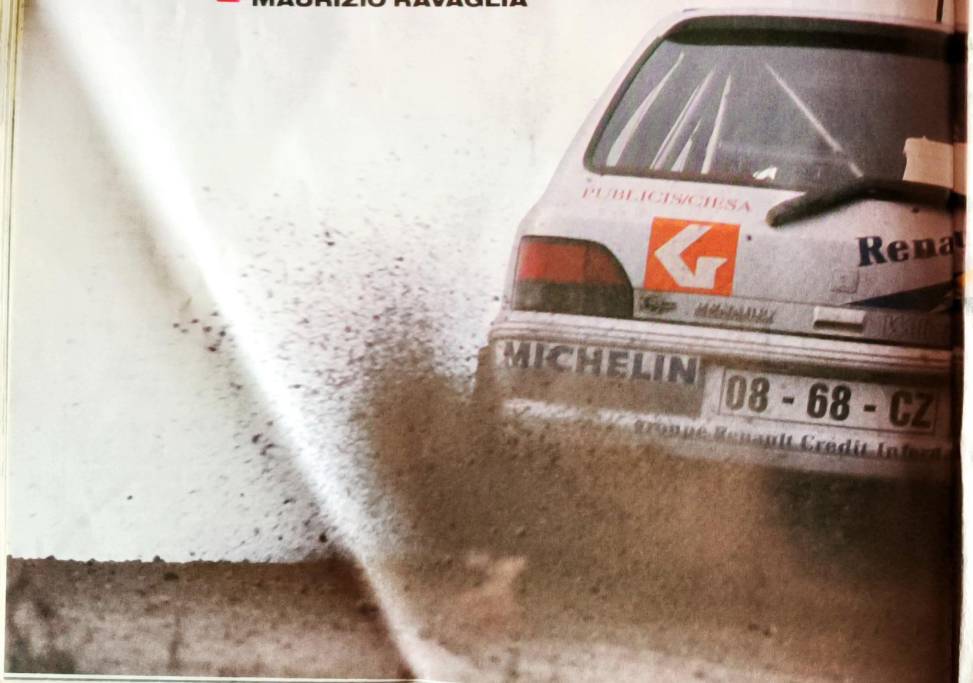
In un dettagliato documento consegnato alla Fia, la World Rally Team Association indica come deve cambiare la specialità e pone una scadenza precisa, l'anno 2000 Tuttavia il progetto è anche un messaggio lanciato alla Federazione: se le proposte dovessero essere respinte, il sindacato che riunisce le squadre più importanti ha pronto il piano per organizzare un campionato alternativo a quello ufficiale

MAURIZIO RAVAGLIA

foto COCKPIT

In 30 cartelle dattiloscritte la World Rally Team Association ha letteralmente costruito un nuovo scenario per il mondiale rally descrivendo in dettaglio modalità, forme, interventi e scadenze dell'ambizioso progetto messo a punto in appena quattro mesi e catalogato col nome di «Rally 2000». Consegnato la scorsa settimana alla Federazione internazionale di Max Mosley, il voluminoso dossier della associazione delle squadre rappresenta dunque il primo atto di un'iniziativa intrapresa con impegno accanito: individuare le falle nella attuale organizzazione del campionato del mondo e quindi studiare ed elaborare le modifiche per rilanciare la specialità. Argomento dopo argomento, il carteggio della Wrta analizza attentamente la situazione di oggi identificando i problemi più evidenti e le esigenze più urgenti, individua i cambiamenti e segnala gli obiettivi da raggiungere attraverso fasi successive. La «deadline», la scadenza del progetto è di arrivare entro l'anno 2000 a un campionato del mondo strutturato con criteri imprenditoriali e nel quale, soprattutto, gli investimenti dei Costruttori, degli sponsor e anche degli organizzatori siano premiati con una migliore promozione. Per attuare l'operazione di profondo rinnovamento, lo studio della Wrta fa

Una Renault Clio 16V Gr. A impegnata al rally del Portogallo. Nel progetto della Wrta, la Coppa 2 Litri deve disputarsi nell'ambito del mondiale, e non separatamente come avviene oggi. Tuttavia, il piano esclude che la classe 2000 diventi la categoria di vetture da assoluto



leva sul contenimento dei costi reso possibile, segnala il dossier, dalla riduzione dei giorni a disposizione per la preparazione della gara, dalla diminuzione delle prove speciali e quindi delle assistenze, dalla razionalizzazione dei percorsi — un argomento oggetto di particolare attenzione considerando soprattutto che dalla scelta dei tracciati dipende l'interesse delle televisioni — e da una migliore definizione del calendario internazionale. Ma dove il progetto realizzato dal cartello delle scuderie è davvero audace è nel numero e nella selezione degli equipaggi ammessi alle gare del mondiale: un massimo di 120 nel '97 e di 100 dall'anno seguente, spartiti tra ufficiali, privati iscritti da squadre di alto livello e privati. La scelta si pone l'obiettivo di costituire un pacchetto di piloti e di team che assicuri un numero costante di protagonisti, che il dossier indica dal 1998 in 30 equipaggi Casa e 10 semiufficiali, per tutto il campionato introducendo quindi i principi dello «star system», gli stessi che hanno fatto la fortuna di altre specialità dello sport professionistico. È un passaggio importante e determinante, quello che tratta delle iscrizioni. Esso sembra nascondere una manovra a largo raggio: il totale controllo del mondiale. Nonostante la Wrta rammenti continuamente che il documento è una raccolta di proposte e di suggerimenti e insista nell'affermare che le decisioni finali sono di competenza esclusiva della Federazione internazionale dell'automobile, lo studio «Rally 2000» spalanca le porte a una considerazione: elaborando un piano completo e preciso, il sindacato dei team ha messo in guardia la Fia. Il messaggio è chiaro: se l'autorità ignorerà il progetto non attuandolo, la Wrta è pronta a organizzare il suo campionato, alternativo a quello ufficiale. L'impresa è difficile e complessa ma non impossibile; clamorose scissioni dagli organismi federali sono già avvenute in altri settori dello sport professionistico attraverso la formazione di leghe autonome. È accaduto nel tennis, nel pugilato e nel basket americano. ■

Il progetto di profonda ristrutturazione del mondiale rally messo a punto dalla World Rally Team Association (Wrta) è composto da 6 capitoli suddivisi in 26 punti. Del dettagliato documento abbiamo riassunto i 7 argomenti più interessanti, quelli che rappresentano l'asse portante del piano di rilancio della specialità. Nell'interessante studio realizzato dall'associazione delle squadre sono trattati, comunque, anche argomenti quali la sicurezza, le questioni ecologiche e ambientali legate alle corse su strada, entrambe sviluppate con particolare attenzione, l'istituzione di campionati regionali, in supporto al mondiale, in 6 aree geografiche: Europa del nord, centrale e dell'Est; Asia (costa del Pacifico); Africa; Medio Oriente; America del sud; Australia e Nuova Zelanda.

La Escort-Ras di Thiry: il piano della Wrta prevede iniziative per i team privati di alto livello. A destra, la Mitsubishi Lancer ufficiale

COCKPIT

I TEMPI DELLA MANOVRA

Ecco l'agenda del piano di ristrutturazione del campionato del mondo rally elaborato dalla Wrta: l'intera operazione di riorganizzazione della specialità dovrà essere completata nel 1999 attraverso fasi successive e manovre progressive. Va sottolineato che la riduzione dei giorni di gara è un'iniziativa già intrapresa dalla Fia.

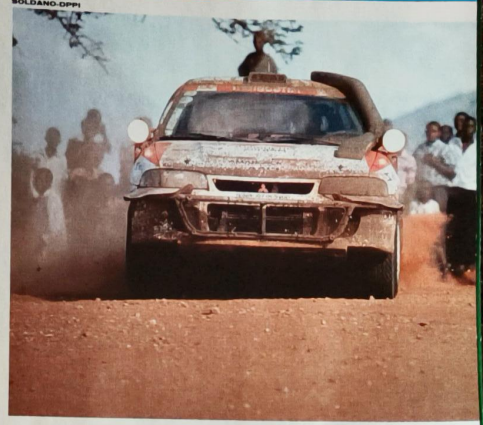
	1995	1996	1997	1998	1999
CALENDARIO	10 gare	10 gare (con Spagna)	10 gare di cui una nuova	10 gare di cui 2 nuove	
DURATA GARE	massimo 5 giorni		11 giorni comprese le ricognizioni		
PERCORSO	8-9 prove per tappa	7-8 prove speciali senza assistenza			
RICOGNIZIONI	riduzione di 1 giorno	piano specifico prova per prova	ricognizioni controllate (2 passaggi per prova)		
ASSISTENZE	riduzione a 6 mezzi di assistenza	riduzione a 4 mezzi di assistenza			
SICUREZZA	Presenza delegato Fia	Miglioramento del controllo nelle zone geografiche più lontane			
ISCRIZIONI	Sistema invariato (procedura 1994)		20 equipaggi Casa; 40 equipaggi team privati alto livello; 60 equipaggi privati	30 equipaggi Casa; 10 equipaggi team privati alto livello; 60 equipaggi privati	
TECNICA	Mantenimento regolamento Gruppo A Riduzione progressiva del Gruppo N	Modifiche temporanee destinate a incoraggiare nuovi Costruttori Le vetture della classe 2 Litri assumono la denominazione di categoria 2			
INIZIATIVE	Istituzione di campionati regionali (Europa del nord, centrale e dell'Est; Africa; Medio Oriente; Asia; Sud America; Australia-Nuova Zelanda) di livello più elevato in appoggio al campionato del mondo. Ridimensionamento del campionato europeo				

LA RIVOLUZIONE IN SETTE PUNTI

1 Calendario intelligente

UN MASSIMO DI DIECI CORSE

Il primo punto del progetto Wrta considera il calendario del mondiale individuando tra 8 e 10 il numero ideale delle prove valide. Dal 1996 la scelta delle corse titolate dovrà essere fatta esclusivamente introducendo il criterio del merito, quindi saranno considerate le manifestazioni con standard organizzativi medio elevati, mentre dal 1998 nella rosa delle gare dovranno entrare due nuovi rally. La Wrta chiede che nella stesura del calendario sia garantito un tempo tollerabile tra le prove geograficamente distanti; inoltre, invita a una migliore collocazione e razionalizzazione delle gare inserendo, ad esempio, le trasferte in Nuova Zelanda e in Australia nello stesso anno. Infine, il piano prevede l'impegno delle squadre ufficiali e delle scuderie private di alto livello a tutto il campionato, assicurando quindi agli organizzatori un parco-partenti stabile. Per rendere possibile questa opportunità, le prove della Coppa Fia 2 Litri debbono essere le stesse del mondiale.



2 Undici giorni tutto compreso

GARE PIÙ CONCENTRATE

L'intera manifestazione — verifiche, gara e cerimonia della premiazione — deve essere contenuta in un massimo di 5 giorni. Successivamente, con decorrenza dal 1997, la Wrta indica in 11 giorni la durata di una prova del mondiale, compreso il tempo necessario per le ricognizioni. Infine, nella stesura degli orari della corsa debbono essere considerate le esigenze dei media, soprattutto dei giornali quotidiani e della televisione.

3 Percorsi a «boucle»

ANCHE PER FAVORIRE LA TV

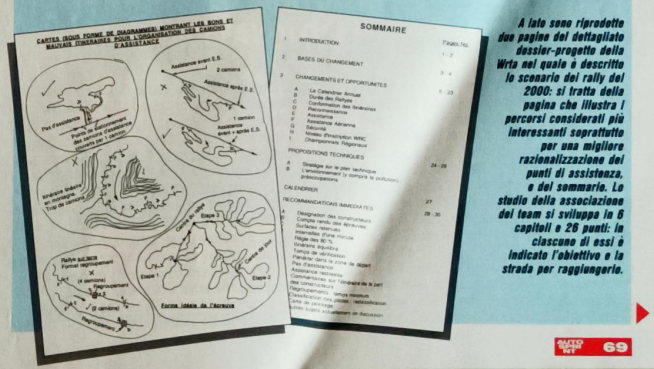
Con la revisione dei percorsi la Wrta si pone 6 obiettivi: dare alle gare del mondiale la possibilità di essere televisivamente proponibili e anche più accessibili per i piloti di ogni livello; arrivare a uno standard comune senza tuttavia alterare le caratteristiche di ciascun rally; ridurre il numero dei mezzi di assistenza; contenere i costi; favorire l'intervento delle municipalità interessate dall'itinerario; distribuire equamente le prove speciali nell'arco della tappa. La soluzione migliore è il percorso definito a «bouche» (giro): quindi, tutte le tappe iniziano e finiscono nella stessa località ma con itinerari giornalieri differenti. Questa scelta permette di concentrare i mezzi di assistenza evitando lunghi spostamenti. Inoltre, è facilitata l'azione di controllo degli ispettori Fia durante la corsa.

4 Operazione ricognizioni

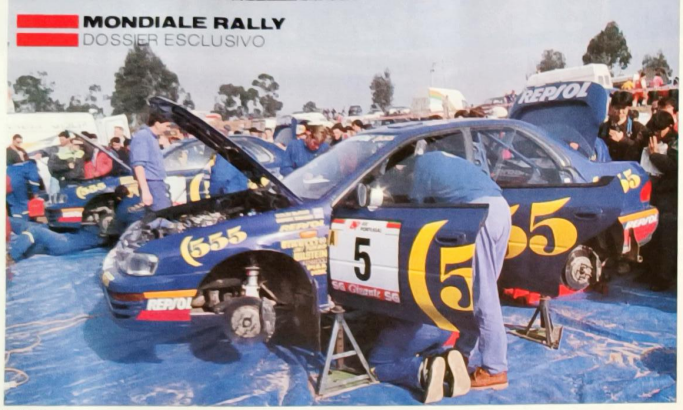
DUE PASSAGGI PER PROVA

Quello delle ricognizioni pre gara è un argomento delicato coinvolgendo anche i rapporti con le popolazioni interessate dal passaggio della manifestazione. Per motivi economici (riduzione dei costi) e sociali, la Wrta stabilisce la pratica delle ricognizioni controllate — auspicata anche dal presidente della Fia Max Mosley — e limitate a partire dal 1997: un doppio passaggio su ciascuna prova speciale in tempi stabiliti, il primo per prendere le «note», il secondo per correggerle. Il piano prevede un solo sopralluogo per i crono che si ripetono mentre per i tratti nuovi saranno concesse speciali deroghe. Per scoraggiare le ricognizioni fuorilegge, è proposta la sospensione della licenza a chi infrange la regola.

Studio illustrato



A lato sono riprodotte due pagine del dettagliato dossier-progetto della Wrta nel quale è descritto lo scenario dei rally del 2000: si tratta della pagina che illustra i percorsi considerati più interessanti soprattutto per una migliore razionalizzazione dei punti di assistenza, e del sommario. Lo studio della associazione dei team si sviluppa in 6 capitoli e 26 punti: in ciascuno di essi è indicato l'obiettivo e la strada per raggiungerlo.



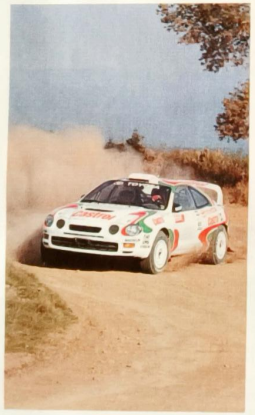
A lato, un punto di assistenza della squadra Prodrive-Subaru. Un calcolo della Wrta indica che la riduzione di un mezzo di servizio produce un risparmio di circa 350 milioni di lire in 8 gare. Sotto, la Toyota Celica 4Wd «Evo2» di prossima omologazione in Gruppo A. L'associazione dei team afferma che l'attuale regolamentazione per le vetture da assoluto deve essere mantenuta

COCKPIT

5 MENO MEZZI DI ASSISTENZA
Obiettivo quattro van

Un calcolo della Wrta indica in 350 milioni di lire il risparmio che un team di dimensioni medio-grandi può avere rinunciando a un mezzo di assistenza in 8 gare del mondiale. La riduzione dei «van» è dunque reclamata da tutte le squadre; la diminuzione dei punti di assistenze, afferma il documento della Wrta, produce l'effetto di coinvolgere un numero maggiore di scuderie. Inoltre, meno mezzi in movimento tra una prova speciale e l'altra si traduce in un sensibile ma non trascurabile alleggerimento del traffico lungo le strade di trasferimento. Il piano elaborato dall'associazione dei team descrive anche come organizzare le grandi zone di assistenza. La Wrta indica quindi il numero massimo di mezzi di assistenza per gare: 6 nel 1995 mentre dall'anno successivo esso deve scendere a 4, calcolando le esigenze di un'equipe di alto livello. Ciò può essere realizzato allestendo percorsi intelligenti nei quali la dislocazione delle prove speciali segua criteri di razionalità. Per quanto riguarda l'uso dell'elicottero, la Wrta sottolinea la necessità di questo velivolo per intervenire in punti altrimenti inaccessibili.

6 ISCRIZIONI A NUMERO CHIUSO
Il limite a quota cento



Il paragrafo che definisce le iscrizioni alle gare del mondiale è certamente quello più provocatorio del progetto messo a punto dalla Wrta. Innanzitutto esso indica in 100 il numero ideale di equipaggi ammessi. L'operazione prevede due fasi. La prima, da attuare nel 1997, stabilisce la presenza costante di 20 equipaggi Casa e di 40 iscritti da scuderie private di alto livello ai quali si aggiungono altri 60 piloti privati, nazionali e internazionali. Inoltre, da 20 a 40 equipaggi potranno partecipare secondo un piano definito di iniziative quotidiane nazionali sulla falsariga di quanto già avviene, ad esempio, al rally di Sanremo che riserva una tappa al Trofeo promozionale Fiat. La seconda fase del piano inizierà nel 1998 e si pone l'obiettivo di assicurare a tutte le gare del mondiale un parco partenti rappresentato da 30 vetture-Casa e da 10 di scuderie private di alto livello; nessuna modifica, invece, nel numero delle iscrizioni «libere». Infine, la Wrta propone l'istituzione di una super licenza Fia.

7 NO AL FUTURO IN FORMULA 2
Integrali ancora al top

Un altro capitolo importante del progetto della Wrta riguarda gli aspetti tecnici, quindi le vetture. Il «club» dei team, dietro il quale agiscono i Costruttori impegnati nel mondiale, si dichiara contrario a qualsiasi modifica al regolamento tecnico prima del 1998 affermando che la progettazione e la realizzazione di un nuovo modello richiede un periodo compreso tra i 5 e i 6 anni. Qualsiasi variazione alle norme attuali — il riferimento al progetto «kit car» della Fia è evidente — deve essere considerata temporanea e destinata a incoraggiare l'interesse di nuove Case. Inoltre, prosegue lo studio della Wrta, la categoria di vetture da assoluto deve conservare l'immagine di un prodotto ad elevato contenuto di tecnologia e deve essere attraente e spettacolare. In questa considerazione c'è dunque il rifiuto a identificare nella classe 2 Litri, conosciuta come Formula 2, il futuro dei rally. La Wrta descrive quindi 3 categorie di vetture: la categoria 1, che comprende modelli Gruppo A con motore 2 litri turbo e trazione integrale; la categoria 2, alla quale appartengono le 2000 Gruppo A con trazione a due ruote motrici; infine la categoria 3, definita nel dossier della Wrta come «Club 2 litri» a propulsore atmosferico e 2 ruote motrici. Nelle intenzioni della World Rally Team Association c'è l'eliminazione progressiva del Gruppo N, giudicato troppo potente in rapporto alle caratteristiche di serie di alcuni componenti meccanici dei modelli (impianto frenante e cambio). Tuttavia, alle federazioni nazionali è lasciata la facoltà di ammettere ancora le vetture della classe Produzione.

FORMULA SICUREZZA PIRELLI

CHI CONTROLLA I PNEUMATICI CONTROLLA LA STRADA.

DAI RIVENDITORI
"AMICI SICURI PIRELLI"
CONTROLLO GRATUITO
E PREMI FAVOLOSI.

PIRELLI

SE VUOI GUIDARE, GUIDA DAVVERO.

PER INFORMAZIONI CHIAMATE IL
NUMERO VERDE
167-820043

Aut. Min. - Scade il 31/07/94

CON AGHINI, BIASION E CUNICO AL TOUR DE CORSE È...

Grand' ITALIA

Il 38esimo Tour de Corse è valido quale quarta prova del campionato del mondo Marche e Piloti, della Coppa Fia Piloti Gruppo N, della Coppa Fia Dame. Ecco le classifiche provvisorie.

MARCHE - 1. Toyota 57 punti; 2. Subaru 41; 3. Ford 34; 4. Mitsubishi 10; 5. Skoda 2.

PILOTI - 1. Kankkunen 35 punti; 2. Aunol 27; 3. Biasion, Sainz 22; 5. Duncan, Delecour 20; 7. Shinozuka 15; 8. Njiru 10; 9. Eriksson, Burns, Peres 8.

GRUPPO N - 1. Puras 23 punti; 2. Njiru, Jenot 13; 4. Holdenied 12; 5. Burns, Madeira 10; 7. Reinsinger 9; 8. Phillips, Mercier 7.

COPPA DAME - Isolde Holdenied 18 punti.

Il programma

Giovedì 5 maggio
Prima tappa Ajaccio-Bastia, km 496 con 8 prove speciali pari a 202 km.

Venerdì 6 maggio
Seconda tappa Bastia-Calvi, km 340 con 7 prove speciali pari a 159 km.

Sabato 7 maggio
Terza tappa Calvi-Ajaccio, km 371 con 8 prove speciali pari a 213 km.

Percorso totale: 1207 km, con 23 prove speciali pari a 574 km.

Albo d'oro

1979 **Darniche-Mahe** (Lancia Stratos)
1980 **Therier-Vial** (Porsche 911 Sc)
1981 **Darniche-Mahe** (Lancia Stratos)
1982 **Ragnotti-Andrie** (Renault 5 Turbo)
1983 **Alen-Kivimaki** (Lancia Rally 037)
1984 **Alen-Kivimaki** (Lancia Rally 037)
1985 **Ragnotti-Thimonier** (Renault 5 Turbo)
1986 **Saby-Fauchille** (Peugeot 205 T16)
1987 **Beguin-Lenne** (Bmw M3)
1988 **Auriol-Occelli** (Ford Sierra Cosworth)
1989 **Auriol-Occelli** (Lancia Delta)
1990 **Auriol-Occelli** (Lancia Delta 16v)
1991 **Sainz-Moya** (Toyota Celica 4Wd)
1992 **Auriol-Occelli** (Lancia Delta Hf)
1993 **Delecour-Grataloup** (Ford Escort Cosworth)
(L'albo d'oro del Tour de Corse è riferito alle ultime 15 edizioni. La corsa si disputa dal 1956)

■ **TELESPRINT**. Gli appassionati che vorranno avere informazioni in diretta sull'andamento del Tour de Corse potranno avvalersi del servizio Telesprint allo 144662933.

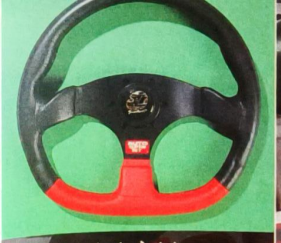
I principali iscritti

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ	GR
1	**Kankkunen-Gris**	Toyota Celica 4Wd	SF-GB	A
2	**Biasion-Siviero**	Ford Escort Cosworth	I-I	A
3	**Sainz-Moya**	Subaru Impreza 555	E-E	A
5	**Auriol-Occelli**	Toyota Celica 4Wd	F-F	A
6	**Thiry-Prevot**	Ford Escort Cosworth	B-B	A
7	**McRae-Ringer**	Subaru Impreza 555	GB-GB	A
8	**Aghini-Farnocchia**	Toyota Celica 4Wd	I-I	A
9	**Cunico-Evangelisti**	Ford Escort Cosworth	I-I	A
10	**Oreille-Andrie**	Renault Clio Williams	F-F	A
11	**Ragnotti-Thimonier**	Renault Clio Williams	F-F	A
12	**Baroni-Breton**	Ford Escort Cosworth	F-F	A
14	**Sulayem-Morgan**	Ford Escort Cosworth	UAE-GB	N
15	**Puras-Del Barrio**	Ford Escort Cosworth	E-E	N
16	**Menem-Zucchini**	Ford Escort Cosworth	RA-RA	N
17	**Manfrinato-Condotta**	Ford Escort Cosworth	I-I	N
18	**Recalde-Christie**	Mitsubishi Lancer Rs	RA-RA	N
19	**Loubet-Savignoni**	Opel Astra Gsi	F-F	A
20	**Bugalski-Renaud**	Renault Clio Williams	F-F	A

speedline

Tre assi di casa nostra che al Tour de Corse possono puntare a un risultato di prestigio: da sinistra Cunico, Aghini, Biasion

Povero Sandro Munari: adesso rischia davvero di vedere battuto uno dei suoi tanti record. Mai come quest'anno, infatti, il «Drago» di Cavarzere potrebbe perdere lo status di unico italiano ad avere vinto il Tour de Corse, impresa a lui riuscita nel '67 e nel '76. Sono infatti tre, tutti determinatissimi e al volante di vetture ufficiali, i piloti top di casa nostra impegnati nel rally delle «10 mila curve». Miki Biasion e Gianfranco Cunico con le Ford Escort, Andrea Aghini con la Toyota Celica. Il quarto appuntamento del mondiale rally si preannuncia dunque straordinariamente interessante per i nostri colori, con tre piloti che hanno concrete possibilità di puntare alla vittoria. Di loro quello che più vi è andato vicino sinora è Biasion, secondo nell'84 e attardato da una miriade di problemi lo scorso anno quando occupava la piazza d'onore. Per Cunico, invece, c'è l'handicap di aver avuto poco tempo per provare dopo la tardiva chiamata da Boreham per sostituire l'infortunato Delecour. Il vicentino, terzo nel '91 con la Sierra della Ford italiana, ha già dimostrato di gradire la gara che si corre sull'isola di Napoleone. Aghini, infine, con le sue strepitose prestazioni al Tour del '92 dimostrò di essere maturo per il primo successo iridato, che ottenne quello stesso anno a Sanremo. Aghini in Corsica avrà una Celica dotata di soluzioni per gli ammortizzatori diverse da quelle previste per i suoi compagni Kankkunen e Auriol, il francese considerato (a ragion veduta) il naturale favorito per la vittoria sull'isola. Tra le novità tecniche da segnalare il cambio sequenziale montato sulla terza Escort ufficiale (quella per Thiry) e le modifiche alle Subaru Impreza di Sainz e McRae, che si presentano con un nuovo differenziale centrale e nuove pastiglie freno. A livello di gomme va detto infine che sia la Pirelli, per le Subaru, quanto la Michelin, per le Ford ufficiali, hanno preparato gomme da 18" che potrebbero essere alternate alle più tradizionali coperture da 17".



Questo volante è stato realizzato da Guido Daccò (ex pilota F. Indy) appositamente per AUTOSPRINT e per i suoi lettori. Il modello bicolore è derivato direttamente dalle esperienze delle corse e può essere utilizzato sia nelle competizioni sia nella guida di tutti i giorni.
È un volante unico che offre:
— **maggiore sicurezza,** garantendo in ogni condizione la presa migliore delle mani sul volante
— **maggiore riposo,** grazie alla impugnatura ergonomica che richiede alle mani minore sforzo e impegno per una presa ideale
— **maggiore confort,** grazie alla sagoma del volante che garantisce alle gambe più spazio (soprattutto sulle macchine di piccola e media cilindrata!)
— **maggiore grinta e prestigio,** grazie alla impostazione corsaiola, al design unico, alla ricercatezza dei materiali scelti appositamente per voi.
E tutto questo in offerta superspeciale per i lettori di **AUTOSPRINT,** a sole **Lire 199.000** anziché Lire 265.000 (più Lire 10.000 come contributo alle spese di spedizione).
È possibile inoltre richiedere il mozzo per il montaggio del volante al prezzo speciale di **lire 40.000.**

CARATTERISTICHE: Volante «AUTOSPRINT».
Forma a mezzaluna, con 3 razze in ergal anodizzato nero, di 345 mm. di diametro, impugnatura ergonomica, rivestito in pelle di vitello, bicolore, interamente cucito a mano.
Il volante viene fornito completo di bottone clacson nero.
Attenzione:
Per sostituire il volante di serie con il volante **AUTOSPRINT** è necessario disporre del mozzo specifico per volanti sportivi.
Bisogna però indicare con precisione marca e modello dell'auto nonché anno e mese di costruzione della vettura.
Queste informazioni sono riportate sul libretto di circolazione.
Condizioni valide per i residenti in Italia.
Il mozzo per il volante non può essere venduto separatamente dal volante.
Ogni ordine è sottoposto alla accettazione della casa.
Per acquisti multipli, inviare più coupon.

COMPILARE, RITAGLIARE O FOTOCOPIARE QUESTA SCHEDA:

1. **spedire per fax a CONTI EDITORE SERVIZIO CLIENTI fax N. 051/6227314**

oppure

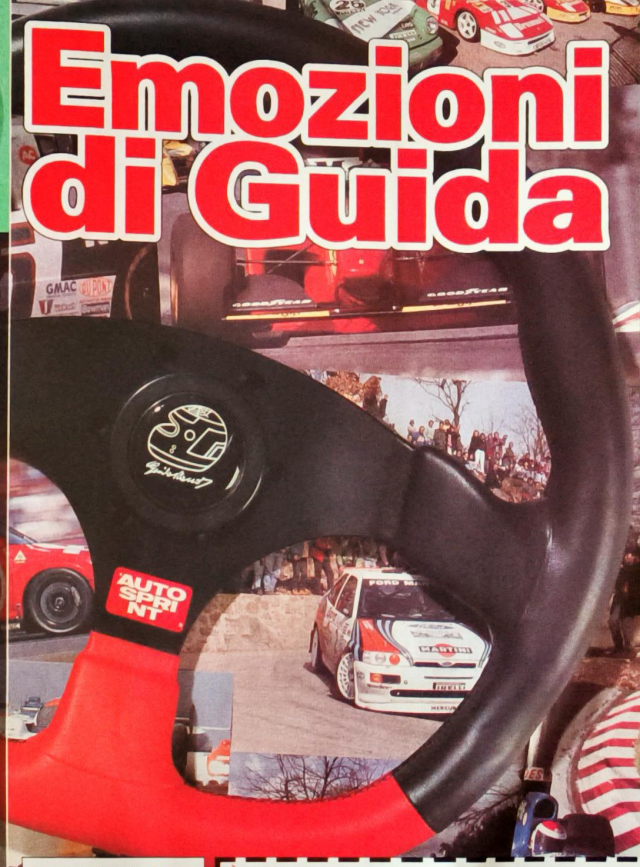
2. **Inviare in busta chiusa a CONTI EDITORE - UFFICIO MARKETING Casella Postale AD 1734 40100 BOLOGNA**

PER UNA PIÙ RAPIDA EVASIONE DELL'ORDINE, SI CONSIGLIA DI:

a) utilizzare **CartaSì** per il pagamento

b) oppure, nel caso di altre modalità di pagamento, indicare la causale del versamento e allegare fotocopia della ricevuta postale.

Emozioni di Guida



Sì, desidero ricevere:
☐ il volante AUTOSPRINT, al prezzo speciale di **Lire 199.000**, più **Lire 10.000** come contributo alle spese di spedizione.
Desidero inoltre ricevere:
☐ il mozzo per il volante al prezzo speciale di **Lire 40.000** per la macchina:
Marca: Modello:
Anno e mese di costruzione (dal libretto di circolazione):
Ho pagato anticipatamente il volante nel modo seguente:
tramite **CartaSì**
N° scadenza
oppure tramite
☐ Assegno bancario ☐ Vaglia postale ☐ c/c postale n° **244400**
Il conto corrente postale è intestato a: **Conti Editore S.p.A. - Via del Lavoro 7 - 40068 S. Lazzaro di Savena (BO)**
NOME
COGNOME
VIA N.
CAP CITTÀ PROV
TEL

OPEL motor sport

Le classifiche

TROFEO CORSA

1.	Grifoni	p. 192
2.	Barzaghi	140
3.	Nalin	108
4.	Ratti	75
5.	Consigli	72

TROFEO RACING

GRUPPO N
Classe 1600

1.	Fiori	p. 662,5
2.	Pernice	202
3.	Tetis	160
4.	Valentini	160
5.	Brusaghini	160
6.	De March	142,5
7.	Loiacono	120
8.	Cemi	120
9.	Betindari	105
10.	Lazzarotto	80

(tutti su Opel Corsa)

Classe 2000

1.	D'Arcio (Kadett)	p. 910
2.	Lazza (Astra)	545
3.	Castore (Astra)	300
4.	Nenna (Astra)	210
5.	Gaveglio (Kadett)	150
6.	Bertuccio (Astra)	140
7.	Mantrin (Astra)	120
8.	Patergnani (Astra)	100
9.	Carosio (Kadett)	95
10.	Morandi (Astra)	95

GRUPPO A
Classe 1600

1.	Genze	p. 352
2.	Sechi	280
3.	Crugnola	240
4.	Solis	90
5.	Rezio	120
6.	Boniscontro	105
7.	Zigliani	105
8.	Michelis	80
9.	De Nardi	75
10.	Rossi	75

(tutti su Opel Corsa)

Classe 2000

1.	Ciresola (Kadett)	p. 310
2.	Corvi (Kadett)	240
3.	Scolaro (Kadett)	210
4.	Bini (Kadett)	168
5.	Consonni (Kadett)	162,5
6.	Tumolo (Kadett)	160
7.	Giacobbe (Kadett)	160
8.	Calcinotto (Astra)	150
9.	Brega (Kadett)	140
10.	Capelli (Kadett)	140

Grifoni-Cappelletti hanno vinto la classe 1600 del Gruppo N alla Coppa Liburna con la nuova Opel Corsa 16 valvole

PHOTO4

BUON DEBUTTO DELLA PICCOLA OPEL GRUPPO N

Un trofeo a passo di Corsa

Con l'arrivo della nuova Corsa Gsi 16V la Opel si ripropone di prepotenza fra le Case leader nei campionati monomarca. Omologata il 1. aprile, la piccola tedesca era molto attesa al debutto agonistico, avvenuto alla Coppa Liburna dove Grifoni-Cappelletti l'hanno portata al successo nella classe 1600 del Gruppo N. A livello numerico, gli iscritti al «Trofeo Opel Corsa» sono già a quota 40 unità ma gli organizzatori hanno come obiettivo il raggiungimento di 80 concorrenti. La nuova Corsa Gsi è spinta da un motore di 1600 cc, con sedici valvole e distribuzione a due alberi a camme in testa, ed è in grado di raggiungere, nella preparazione per il Gruppo N, la potenza di circa 125 cv. Un tetto significativo, che va abbinato a un peso in condizioni gara di circa 880 kg. La vettura è omologata in due versioni, la Gsi appunto e la Sport 16V che rispetto a questa è priva degli spoiler e costa circa un milione di lire in meno. Una Corsa 16 valvole Gruppo N pronta gara costa circa 25 milioni di lire. Un certa attesa, anche per il paragone che si potrà fare con le Peugeot 106 Xsi, c'è poi per la versione Gruppo A. Ivaldo Barbolini, la Publisport e la Promosport stanno già allestendo alcuni esemplari della nuova Corsa Gruppo A, ma per la sua futura competitività molto dipenderà dalle omologazioni che la Opel vorrà richiedere. Pare certa la presenza, oltre naturalmente a freni autoventilanti, cerchi di maggiori dimensioni e nuovi particolari per le sospensioni, di un cambio a innesti frontali e sequenziale, a sei marce. Un secondo cambio, sempre a innesti frontali ma con selezione delle marce di tipo tradizionale, dovrebbe essere poi omologato non è ancora deciso se sarà a cinque o sei rapporti. Se è grande l'attenzione per il Trofeo Opel Corsa (per il quale sono stati reintrodotti i premi di gara, che si aggiungono così a quelli di fine stagione) non da meno è l'altro campionato della General Motors Italia, che è riservato ai rimanenti tipi di vetture della Casa e che è già approdato a quota 230 iscritti. l'Opel Racing. Nella categoria di vertice, la 2 litri Gruppo A (Kadett, Astra, Manta), è già scontro appassionante fra Ciresola, Corvi e Scolaro. Ma attenzione a Brega, Gugel, Saglio Trombone. Fra le Corsa (vecchio tipo) Gruppo A la questione è aperta fra il favorito Diego Gonzo, Sechi e Crugnola. Nella 2000 Gruppo N conduce D'Arcio davanti a Lozza. Infine nella 1600 Gruppo N Fiori conduce alla grande davanti a Pernice. Dulcis in fundo la classifica femminile, che è una particolarità dell'Opel Racing, al comando Tania Canton, protagonista al Ciocco.

ane? Ti piacerebbe
saperne di più su di
ndo?
agine di scodinzolii ti
ostro più fedele amico
a quattrozampe. Ogni mese con "Cani" puoi rinnovare l'appuntamento con tutte le razze canine, i loro segreti, i sistemi di addestramento, in una ricca serie di articoli firmati dai maggiori esperti del settore.
"Cani". E la fedeltà non sarà un'opinione.

richiedi un campione in omaggio!

Editoriale Olimpia
La cultura del tempo libero

CANI
UNA RIVISTA DI RAZZA

Per ricevere una copia omaggio della rivista ritagliare e spedire il coupon a:
EDITORIALE OLIMPIA S.p.A. Casella Postale 258 - 50100 Firenze

Cognome
Nome
Via n.
Cap. Città Prov.

Ritagliare o fotocopiare

OPEL motor sport

Le classifiche

TROFEO CORSA

1.	**Grifoni**	p. 192
2.	**Barzaghi**	140
3.	**Nalin**	108
4.	**Ratti**	75
5.	**Consigli**	72

TROFEO RACING

GRUPPO N
Classe 1600

1.	**Fiori**	p. 662,5
2.	**Pernice**	202
3.	**Totis**	160
4.	**Valentini**	160
5.	**Brusoghini**	160
6.	**De March**	142,5
7.	**Loiacono**	120
8.	**Comi**	120
9.	**Botindari**	105
10.	**Lazzarotto**	80

(tutti su Opel Corsa)

Classe 2000

1.	**D'Arcio** (Kadett)	p. 910
2.	**Lozza** (Astra)	545
3.	**Castore** (Astra)	300
4.	**Nenna** (Astra)	210
5.	**Gaveglio** (Kadett)	150
6.	**Bertuccio** (Astra)	140
7.	**Mantrin** (Astra)	120
8.	**Patergnani** (Astra)	100
9.	**Carosio** (Kadett)	95
10.	**Morandi** (Astra)	95

GRUPPO A
Classe 1600

1.	**Gonzo**	p. 352
2.	**Sechi**	280
3.	**Crugnola**	240
4.	**Solis**	160
5.	**Rezio**	120
6.	**Boniscontro**	105
7.	**Zigliani**	105
8.	**Michelis**	80
9.	**De Nardi**	75
10.	**Rossi**	75

(tutti su Opel Corsa)

Classe 2000

1.	**Ciresola** (Kadett)	p. 310
2.	**Corvi** (Kadett)	240
3.	**Scolaro** (Kadett)	210
4.	**Bini** (Kadett)	168
5.	**Consonni** (Kadett)	162,5
6.	**Tumolo** (Kadett)	160
7.	**Giacobbe** (Kadett)	160
8.	**Calcinotto** (Astra)	150
9.	**Brega** (Kadett)	140
10.	**Capelli** (Kadett)	140

REGOLAMENTO:
Presso le stazioni di servizio **MonteShell** che partecipano alla promozione, ad ogni rifornimento, riceverai: **1 bollino** ogni 15 litri di benzina, **1 bollino** ogni 25 litri di gasolio, **1 bollino** ogni 25 litri di GPL, **5 bollini** ogni kg d'olio, **5 bollini** ogni litro di Fluid-38®. Una volta completata la tessera, consegnala, entro il 18/7/94, a uno dei gestori **MonteShell** abilitati: riceverai subito un biglietto di una Lotteria Nazionale.

CINQUE BOLLINI SONO GIA' TUOI!

Applica qui i bollini che ricevi alla MonteShell

OMAGGIO DEL GESTORE OMAGGIO DEL GESTORE

MonteShell MonteShell MonteShell MonteShell MonteShell

Aut. Min. N° 6/1037 del 19/7/1993

I.P.

PHOTO4

BUON DEBUTTO DELLA PICCOLA OPEL GRUPPO N

Un trofeo a passo di Corsa

Con l'arrivo della nuova Corsa Gsi 16V la Opel si ripropone di prepotenza fra le Case leader nei campionati monomarca. Omologata il 1. aprile, la piccola tedesca era molto attesa al debutto agonistico, avvenuto alla Coppa Liburna dove Grifoni-Cappelletti l'hanno portata al successo nella classe 1600 del Gruppo N. A livello numerico, gli iscritti al «Trofeo Opel Corsa» sono già a quota 40 unità ma gli organizzatori hanno come obiettivo il raggiungimento di 80 concorrenti. La nuova Corsa Gsi è spinta da un motore di 1600 cc, con sedici valvole e distribuzione a due alberi a camme in testa, ed è in grado di raggiungere, nella preparazione per il Gruppo N, la potenza di circa 125 cv. Un tetto significativo, che va abbinato a un peso in condizioni gara di circa 880 kg. La vettura è omologata in due versioni, la Gsi appunto e la Sport 16V che rispetto a questa è priva degli spoiler e costa circa un milione di lire in meno. Una Corsa 16 valvole Gruppo N pronta gara costa circa 25 milioni di lire. Un certa attesa, anche per il paragone che si potrà fare con le Peugeot 106 Xsi, c'è poi per la versione Gruppo A. Ivaldo Barbolini, la Publisport e la Promosport stanno già allestendo alcuni esemplari della nuova Corsa Gruppo A, ma per la sua futura competitività molto dipenderà dalle omologazioni che la Opel vorrà richiedere. Pare certa la presenza, oltre naturalmente a freni autoventilanti, cerchi di maggiori dimensioni e nuovi particolari per le sospensioni, di un cambio a innesti frontali e sequenziale, a sei marce. Un secondo cambio, sempre a innesti frontali ma con selezione delle marce di tipo tradizionale, dovrebbe essere poi omologato: non è ancora deciso se sarà a cinque o sei rapporti. Se è grande l'attenzione per il Trofeo Opel Corsa (per il quale sono stati reintrodotti i premi di gara, che si aggiungono così a quelli di fine stagione) non da meno è l'altro campionato della General Motors Italia, che è riservato ai rimanenti tipi di vetture della Casa e che è già approdato a quota 230 iscritti: l'Opel Racing. Nella categoria di vertice, la 2 litri Gruppo A (Kadett, Astra, Manta), è già scontro appassionante fra Ciresola, Corvi e Scolaro. Ma attenzione a Brega, Gugel, Saglio Trombone. Fra le Corsa (vecchio tipo) Gruppo A la questione è aperta fra il favorito Diego Gonzo, Sechi e Crugnola. Nella 2000 Gruppo N conduce D'Arcio davanti a Lozza. Infine nella 1600 Gruppo N Fiori conduce alla grande davanti a Pernice. Dulcis in fundo la classifica femminile, che è una particolarità dell'Opel Racing, al comando Tania Canton, protagonista al Ciocco.

I Campioni di Olimpia

CANI

Possiedi un cane? Ti piacerebbe averlo? Vorresti saperne di più su di lui e sul suo mondo?
"Cani" in 130 pagine di scodinzolii ti dice tutto sul nostro più fedele amico a quattrozampe. Ogni mese con "Cani" puoi rinnovare l'appuntamento con tutte le razze canine, i loro segreti, i sistemi di addestramento, in una ricca serie di articoli firmati dai maggiori esperti del settore.
"Cani". E la fedeltà non sarà un'opinione.

richiedi un campione in omaggio!

Editoriale Olimpia
La cultura del tempo libero

CANI
UNA RIVISTA DI RAZZA

Per ricevere una copia omaggio della rivista ritagliare e spedire il coupon a:
EDITORIALE OLIMPIA S.p.A. Casella Postale 258 - 50100 Firenze

Ritagliare o fotocopiare

Cognome
Nome
Via n.
Cap. Città Prov.

rally news a cura di SERGIO REMONDINO

La gara

Domenica 8 maggio partenza da Firenze (Piazzale Michelangelo) dalle ore 6,01. Ore 6,39 Ps1 (S. Stefano, km 4,50); ore 7,09 Ps2 (Lemole, km 4,20); ore 7,30 Ps3 (Montefioralle, km 11,20); ore 8,23 Ps4 (Cortino, km 7,70); ore 9,18 riordinamento (Passo Pecorai); ore 9,44 Ps5 (S. Stefano, km 4,50); ore 10,14 Ps6 (Lamole, km 4,20); ore 10,35, Ps7 (Montefioralle, km 11,20); ore 11,28 Ps8 (Cortine, km 7,70); ore 12,38 riordinamento (Passo Pecorai); ore 13,03 Ps9 (S. Stefano, km 4,50); ore 13,34 Ps10 (Lamole, km 4,20); ore 13,55 Ps11 (Montefioralle, km 11,20); ore 15,11 Ps12 (Coeli Aula, km 7,80); ore 15,46 Ps13 (Gricciano, km 5,10); ore 16,21 riordinamento (Montespertoli); ore 17,36 Ps14 (Coeli Aula, km 7,80); ore 18,11 Ps15 (Gricciano, km 5,10); dalle ore 19,25 arrivo a Impruneta.

Le distanze

Totali 403,6 km, dei quali 105,70 per le 15 prove speciali (tutte su terra).

Telefoni utili

Gli appassionati potranno avere notizie chiamando al seguente numero: 055-2011418 oppure chiamando Telesprint allo 144662933.

I top al via

Dallavilla-Fappani (Lancia Delta)
Gressi-Borri (Lancia Delta)
Marchisio-Agnese (Audi Coupé S2)
Fabbri-Manuzzi (Opel Astra Gsi)
Braghieri-Tortone (Lancia Delta Hf)
Caldarola-Imperio (Lancia Delta Hf)
Dalla Pozza-Burlon (Vw Golf Gti 16v)
Di Miceli-Riggio (Ford Escort Cosworth)
Rosati-Becherucci (Subaru Legacy)
Dracone-Dutto (Lancia Delta Hf)
Falleri-Balderi (Peugeot 309 Gti)
«Mistral»-«Taipan» (Lancia Delta Hf)
Cagalli-Lovato (Ford Escort Cosworth)
Reggini-Stefanelli (Lancia Delta Hf)

PHOTO4

NELL'IMPRUNETA VALIDO PER IL TROFEO TERRA

Dallavilla sfida Grossi

Tutti contro Grossi nella seconda prova del Trofeo Tradizione Terra, il rally dell'Impruneta in programma domenica 8 maggio. E nel gruppo ci sarà anche quell'Andrea Dallavilla che sembra sempre più distante dalle Citroën Ax di Nocentini, non ancora ultimata. Non a caso il pilota bresciano è stato iscritto sotto l'egida della scuderia Grifone, anche se in gara si presenterà con la vettura curata da Nocentini già impiegata al 1000 Miglia (nella foto in alto). La squadra genovese, infatti, non è riuscita ad allestire in tempo utile una ulteriore vettura oltre a quelle già previste per Grossi e Caldarola. Ma Dallavilla sembra ormai definitivamente entrato nell'orbita della formazione di Tabaton. Il rally dell'Impruneta, che rientra nel Trofeo Terra dopo un anno di assenza, si svolgerà domenica 8 maggio con partenza da piazzale Michelangelo a Firenze e arrivo all'Impruneta. Il percorso sarà basato su 15 prove speciali per complessivi 105,7 km e con prove di lunghezza ridotta, con una sola superiore ai 10 km. Oltre al richiamo per il debutto di Dallavilla la gara sarà soprattutto l'occasione di rivincita per i molti usciti subito, o quasi, di scena a Tirrenia: i tre giovani «delitisti» Braghieri, Reggini ed Ussai, Marchisio con la Audi Coupé S2 (ed il cuneese disporrà di un nuovo esemplare della vettura, dotato delle ultime evoluzioni realizzate dalla Schmidt Motor Sport), Stefano Fabbri con la Opel Astra Gr. A, di Miceli con la Ford Escort Gr. N. Molto attese anche le prove di Caldarola, Rosati (Subaru Legacy) e Dracone (Lancia Delta Astra). A caccia di conferma saranno «Giba» Bertolini, Gonzo e Falleri rispettivamente vincitori del Gr. N e dei raggruppamenti Gr. A e Gr. N delle due ruote motrici. Fra i nuovi arrivi anche quello di «Apy» con la Mitsubishi Galant: ma i titoli restano questione tutt'al più dei 74 partenti della Coppa Liburna, vista la norma che prevede l'obbligatorietà di presenza a tutte le sei gare in programma per poter incamerare i punti presi.

Scambio di data Salento-Abruzzo!

Ancora senza la garanzia della copertura economica a poco più di un mese dalla data prevista (17-18 giugno), gli organizzatori del Rally d'Abruzzo hanno chiesto alla Csai lo scambio in calendario con il rally del Salento. Infatti, come già pubblicato su As, da tempo i salentini hanno dichiarato la propria disponibilità a subentrare al rally pescarese. Pur mancando l'approvazione formale all'operazione da parte della Csai (attesa mentre questo numero di As va nelle edicole) lo scambio è da ritenersi certo: sia perché gli organizzatori abruzzesi si sono detti fiduciosi di poter risolvere i propri problemi economici per il mese di settembre, sia perché in tal modo verrebbe salvaguardato il calendario. Dunque rally del Salento che passa al 16-18 giugno e rally d'Abruzzo al 16-19 settembre.

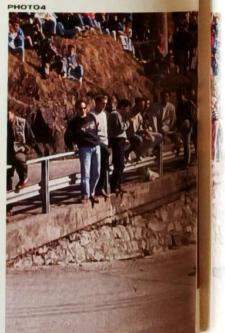


PHOTO4

SOSTITUIRÀ DELECOUR

Wilson in Grecia

È Malcolm Wilson il pilota designato dalla Ford per la sostituzione dell'infortunato Francois Delecour in occasione del rally dell'Acropoli in programma dal 28 maggio all'1 giugno. Pilota e collaudatore di fiducia del team di Boreham, Wilson (nella foto) ha preso parte a più riprese a rally di campionato del mondo con le Sierra e le Escort ma quest'anno aveva in programma la sola partecipazione al campionato britannico. Dopo la scelta di Gianfranco Cunico per il Tour de Corse in programma questa settimana, ecco dunque la decisione per l'Acropoli. Dove, oltre a Biasion e Wilson (che correrà in coppia con Bryan Thomas), anche il finlandese Ari Vatanen con la Escort della Schmidt Motorsport (gommata Pirelli a differenza delle vetture ufficiali che montano le Michelin) potrà portare punti alla Ford. In Grecia Vatanen farà il suo esordio al volante della Escort della Sms.

Neil Perkins

PHOTO4

CON LA GRIFONE NELLA SERIE CÉCA

Bertone in Toyota

Dopo Sepp Haider con l'Audi della Sms e «Pigi» Deila con la Lancia di Nocentini il campionato rally della Repubblica Céca trova un altro pilota italiano e un'altra vettura di vertice. Il torinese Enrico Bertone ha raggiunto infatti un accordo per partecipare alla serie céca al volante di una delle Toyota Celica ex ufficiali gestite dalla scuderia Grifone. Bertone scenderà in pista a partire dal secondo appuntamento (nel primo, il rally Sumava, Haider ha battuto Deila), il rally Krumlov in programma dal 13 al 15 maggio. La serie è basata su un totale di sette prove, fra le quali il Barum (19-21 agosto) valido per l'Europeo con il coefficiente 10. Bertone dovrebbe completare questo interessante programma con la Toyota e la Grifone con un paio di uscite di prestigio, nel mondiale o nell'Europeo.

BIONDO

Liatti alla Targa torna sulla Legacy?

Potrebbero non essere finite le novità per i top team del Campionato assoluto in vista del prossimo appuntamento, la Targa Florio, in programma dal 13 al 15 maggio. La Art potrebbe decidere di non correre in Sicilia (conferma o smentita sono attese quando questo numero di As va nelle edicole) oppure di farlo, affidando a Liatti la Subaru Legacy che ha debuttato a Piancavallo con Navarra (nella foto). Saranno tre, invece, le Ford Escort in Sicilia. Due Casa per Cunico e Cerrato più quella di Repetto per Fassina. Il giovane pilota veneto, così come Viale, potrebbe poi disputare almeno un rally con una Escort «made in Boreham».

PERCORSO RINNOVATO E..

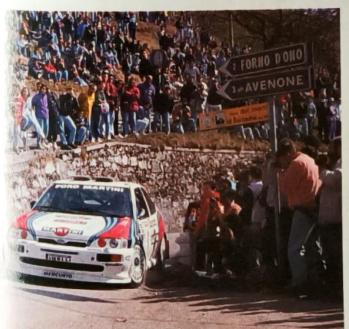
Hubert Auriol al timone della «Dakar»

I francesi lo chiamano e lo riconoscono come «Hubert l'Africain». Il suo destino non poteva non essere legato alla «Dakar», la mitica gara che tanto ha fatto soffrire, divertire e lottare il pilota francese. Hubert Auriol, da giovedì della scorsa settimana, è il nuovo direttore della Tso: sostituisce Fenouil, licenziato all'inizio dell'anno per il fiasco dell'ultima edizione, trasformata per l'occasione in Parigi-Dakar-Parigi. La Tso quest'anno si ripresenta in una veste nuova, ristrutturata e, ci si augura, migliore. Agli «ordini»» di Auriol, il cui contratto con la Citroën scadrà all'inizio di dicembre, ci sarà un intero comitato direttivo costituito da tre persone, ognuna delle quali investita di una responsabilità relativa ad un settore specifico. Patrick Zaniroli, organizzatore dell'Atlas Rally che si disputa da molti anni in Marocco, è il nuovo direttore sportivo: sarà il responsabile del percorso, dell'organizzazione «a terra» (bivacchi e trasferimenti), delle relazioni con le due Federazioni, auto e moto. Responsabile delle relazioni esterne e diplomatiche sarà ancora Roger Kalmanovitz che, nonostante le sue malefatte, continua a riscuotere la fiducia dei francesi. A lui è stato assegnato il compito di ambasciatore della «Dakar». Una figura completamente nuova, invece, è quella di Jean Paul Pierrat, nominato commissario generale della Tso e incaricato dell'amministrazione, della logistica a terra e della promozione. Pierrat è molto noto in Francia per essere stato un campione di sci di fondo. Tre grossi personaggi, dunque, che saranno diretti da Auriol, 41 anni, vincitore nel 1981 e nell'83 della Parigi-Dakar per motociclisti in sella alla Bmw, e vincitore nel '92 della Parigi-Le Cap con la Mitsubishi. Intanto è già stata disegnata la prima traccia della prossima «Dakar», la diciassettesima. Il 27 dicembre si effettueranno le prepartenze, da Bruxelles, Parigi e Milano, mentre il 29, 30 e 31 si terranno le varie verifiche amministrative e tecniche a Granada: la città spagnola ha conquistato con pieno diritto questo «onore» dopo lo splendido lavoro organizzativo svolto nella scorsa edizione. La gara prenderà il via da Granada il primo gennaio e si concluderà a Dakar il 15 gennaio 1995.

Elisabetta Caracciolo

Sospesa la patente a Baroni

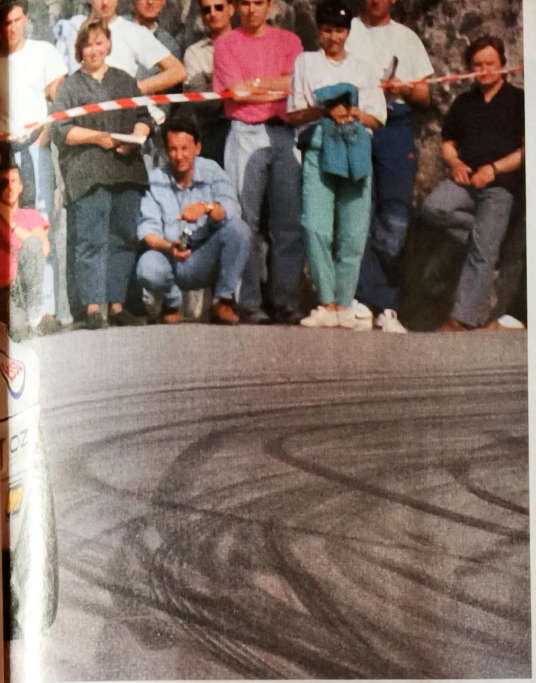
Anche se figura nell'elenco degli iscritti, Pierre César Baroni non prenderà parte al Tour de Corse in programma questa settimana. Per una incredibile serie di circostanze, Baroni è stato privato della patente di guida per tre mesi in seguito a un incidente avuto lo scorso anno mentre provava il percorso del rally Rouergue e in seguito al quale si era procurato ferite che lo avevano costretto a sospendere l'attività...



ATTESA QUESTA SETTIMANA LA DECISIONE

Caso Cunico-Brescia il Tna si pronuncia

Si è tenuta mercoledì della scorsa settimana a Roma la sessione del Tna che ha esaminato l'appello del Jolly Club contro la penalità di 3' inflitta a Cunico al rally 1000 Miglia per avere tenuto in moto la sua Ford Escort (nella foto a sinistra) al riordino di Gargnano. L'esito dell'appello, tuttavia, sembra sia stato rinviato a giovedì 4 maggio. Come noto il responso è importante sia per la situazione della classifica del Car-Totip che per il precedente che creerà. L'attuale classifica piloti del Car (Longhi 65 punti; Liatti 62,75; Cunico 45; Pianezzola 30; Fassina 25) in caso di successo dell'appello diventerebbe: Longhi 65; Liatti 60,75; Cunico 49; Pianezzola 30; Fassina 23. In caso di esclusione di Cunico sarebbe solo il vicentino a veder ridotti i suoi punti, da 45 a 37. Nella graduatoria marche, invece, fermi restando i punti della Toyota (69,5) la Subaru passerebbe da 69,25 a 67,25 e la Ford da 61 a 63 in caso di accoglimento dell'appello mentre nulla accadrebbe in caso di esclusione di Cunico.



GRUPPO N AFFOLLATO MA..

Griotti cavaliere solitario

SAINT VINCENT — «Dica trentatrè», di solito, è l'esortazione del medico preoccupato di controllare lo stato di salute del suo paziente ma, nel caso del Campionato Promozione, indica che il Gruppo N... scoppia di salute: sono ben 33, infatti, le vetture della classe più alta a prendere il via a Saint Vincent. E se è vero che non sempre la quantità si sposa con la qualità, è altrettanto vero che la parata di Ford Escort Produzione allineate per la partenza assicura davvero un bel colpo d'occhio. Daniele Griotti scatta a testa bassa e fa gara a sè, controllando costantemente un gruppetto di inseguitori. Fra questi si mette in evidenza Guido Mastantuono, al rientro dopo due anni di sosta e al debutto con la Escort di Repetto. Il pilota di Montecalvo Irpino acquista in velocità e sicurezza con il passare delle prove, anche se Griotti e l'Escort di Bertino ormai hanno preso il largo. Con un tempone che solleva qualche perplessità nei rivali di classifica Giuliato e Baldi, proprio nel finale Roberto Nale rifila quattordici secondi a Griotti e supera in graduatoria Giuliato e Baldi. Peccato, infine, che il toscano Tognozzi si sia fermato subito. Sarebbe stato interessante vederlo all'opera contro Griotti e Mastantuono, i due che hanno già fatto sapere di essere intenzionati a prendere parte a tutte le prove del Promozione. Alla prossima, allora... ■

RALLY PROMOZIONE
VALLE D'AOSTA

E Gregis mette tutti in fila

Duelli serrati, capovolgimenti di classifica in quantità, lotte a ogni livello. Il campionato «cadetto» non poteva iniziare meglio. E il pilota della Grifone...

SERGIO REMONDINO

SAINT VINCENT — Alla fine del rally della Valle d'Aosta un dubbio si faceva largo nella mente di Michele Gregis: lasciarsi andare alla gioia e festeggiare il successo appena ottenuto con la Lancia Delta della Grifone oppure cominciare a pensare al futuro? Ironia della sorte, la vittoria nella prova d'apertura del campionato Promozione ha finito con il mettere in difficoltà il 39enne dottore bergamasco che, prima di Aosta, non aveva alcuna intenzione di impegnarsi in questa serie, preferendo vivere alla giornata la stagione '94 iniziata con un più che onorevole quattordicesimo posto a Montecarlo. Adesso, invece, Michele Gregis e il suo nuovo team manager Fabrizio Tabaton dovranno sedersi intorno a un tavolo e fare bene i loro conti. Dovranno soprattutto decidere se continuare nell'avventura del Promozione o lasciare che quella di Aosta sia semplicemente una bella soddisfazione e nulla più. Comunque vada, il campionato «cadetto» è partito con il piede giusto mostrando di possedere tutti i numeri per occupare un posto di rilievo nel panorama nazionale. Tutto esaurito per quanto riguarda gli iscritti, gara ricca di colpi di scena, almeno quattro Lancia Delta di buon livello e ben motate: niente male come avvio per una serie che solo un anno fa era dibatteva fra le polemiche di un regolamento ricco di buone intenzioni che però si scontravano con la realtà.

SFORTUNA. Se Michele Gregis ha vinto, Mario Stagni ha entusiasmato, confermando di avere raggiunto una notevole maturità agonistica e mostrandosi un gradino più alto rispetto ai rivali. Il velocissimo valtellinese è partito facendo subito segnare tempi capaci di annichilire chiunque. Purtroppo un problema non risolto all'idroguida della Lancia dell'Husky ha trasformato la stupenda galoppata di Stagni nella lotta contro un mezzo che diventava sempre più difficile da controllare. E infatti, dai e dai, alla fine Stagni non ce l'ha più fatta a correggere la Delta, che gli è partita in testacoda, con successivo urto violento e conseguente rottura della sospensione e del cerchio posteriore sinistro. La gara era a metà strada e in cinque prove Stagni aveva accumulato un vantaggio abissale: 57" su Gregis. Nelle due speciali successive una foratura prima, il persistere dei guai all'idroguida poi, convincevano il pilota dell'Husky ad abbandonare.

fotografie PHOTO4

Michele Gregis ha ottenuto in Valle d'Aosta con la Lancia Delta della Grifone, in alto, la sua undicesima vittoria. Il bergamasco ha dovuto lottare sino alla fine contro il recupero dello svizzero Jaquillard, secondo con la Ford Escort preparata da Gordon Spooner, a fianco

GLI ALTRI. All'inizio il più efficace nel tentare di sbarrare la strada a Stagni è stato Romeo Deila, fino a quando sulla sua Delta non ha cominciato a fare i capricci la centralina. Da quel punto in poi, era la quinta prova, per il cuneese, seguito come un'ombra nelle assistenze dal suo fratello gemello «Pigi», la gara è diventata un calvario e il settimo posto finale non conta nulla. Al debutto in una serie impegnativa, Luca Zonca non ha sfigurato. «Terrorizzato» dall'uscita nella quale il suo compagno di team Gianni Fiora ha ridotto a mal partito la sua Lancia Delta, Zonca ha impiegato qualche pro-

va a riprendersi. Poi, trovata fiducia nei suoi mezzi, ha anche fatto vedere cose discrete, ha vinto una speciale, ha finito al terzo posto dopo essere stato anche secondo. Di Fiora abbiamo detto. Certo, esordire capotando alla prima prova non è il modo migliore per mostrarsi degni di pilotare una Lancia Delta, ma al trentino va riconosciuta almeno la prova d'appello. Sempre molto veloce a casa sua, Roberto Bettanin ha concluso in quarta posizione: peccato che l'aostano non abbia in programma di partecipare al campionato. Per finire due parole su Christian Jaquillard, taciturno svizzero di Losanna che ha concluso al secondo posto a 12" da Gregis. Problemi alla Ford Escort preparata da Gordon Spooner lo hanno tenuto indietro ma lui non s'è perso d'animo e quando, prima dell'ultima prova, si è trovato a 17" da un Gregis in apprensione per il differenziale della sua Delta, l'Italia del Promozione ha avuto un sussulto. La beffa era nell'aria, ma Gregis ci ha messo una pezza. ■

Velocissimo all'inizio con la Lancia Delta dell'Husky, a fianco, Mario Stagni si è ritirato per avere accumulato un gran ritardo a causa di guai meccanici e di uscite. Successo in Formula 2 per la Opel Astra, sotto, del giovane Andrea Saglio Trombone. Nel sempre affollato «monomarca Escort» che è il Gruppo N, Daniele Griotti, sotto a sinistra, non ha fatto troppa fatica per regolare il rientrante Mastantuono. In alto a sinistra, Luca Zonca in azione con la Lancia Delta che ha portato al terzo posto

LA CRONACA □ INIZIO FULMINANTE POI IL RITIRO

Stagni domina soltanto a metà

SAINT VINCENT — Alla faccia della crisi, reale o presunta, al via del campionato Promozione si presentano ben 162 equipaggi. Solleva malumore la decisione di punzonare solo ai piloti prioritari e a quelli che corrono nelle classi A6, A5, N6, le dodici gomme slick consentite per regolamento. Una scelta fatta per snellire le operazioni di verifica ma che getta ulteriore discredito su quella che è l'unica limitazione rimasta delle tante proposte lo scorso anno dal campionato Promozione. La gara comincia col botto perché Gianni Fiora, quasi al termine della prima speciale, si capota e riduce a mal partito quella Lancia Delta che pilotava in gara per la prima volta. La vettura ostruisce il passaggio e la prova viene annullata. Nel secondo tratto cronometrato, il primo a contare effettivamente per la classifica, Mario Stagni chiarisce subito le sue intenzioni a tutti, mentre Gregis va in testacoda e perde una quindicina di secondi. Dopo la quarta speciale Stagni ha già accumulato 44" di vantaggio su Romeo Deila e 52" su Gregis... Prima del primo riordino viene squalificato Borsa perché alla sua Lancia Delta mancano sedici chilogrammi rispetto al minimo regolamentare. Fra i piloti delle Delta c'è stata qualche discussione a proposito della rumorosità ma tutto rientra, quando chi ne era sprovvisto monta il silenziatore... Avvio fulminante di Stagni, dunque, ma dal quinto tratto cronometrato inizia a succedere di tutto. La centralina elettronica della Delta di Deila va in tilt e fa perdere circa 1 minuto al cuneese, che scivola dal secondo al settimo posto. Molto sportivamente Peppino Zonca, preparatore ben noto e papà di Luca, impegnato in gara, mette a disposizione di Deila una nuova centralina: davvero un bel gesto. Ma non serve, perché da quel momento la gara di Deila sarà tutta un susseguirsi di problemi, con la vettura che non funzionerà più a dovere. Sulla sesta prova avviene il fatto che imprime una svolta alla gara. In lotta sin dal via con l'idroguida che non funziona e rende difficile da governare la sua Delta, Stagni sbatte con il retro dell'auto e nell'urto distrugge cerchio e buona parte della sospensione posteriore sinistra: finisce comunque la prova e quelli della scuderia Husky rimettono in sesto la vettura, ma il ritardo al controllo orario fa scivolare Stagni in seconda posizione, a 17" da Gregis, passato al comando. Nella prova numero sette esplode la gomma anteriore destra e l'inconveniente fa perdere altri due minuti a Stagni, che si ritira alla fine dell'ottava prova con l'idroguida ormai definitivamente rotta e con un ritardo da Gregis di tre minuti. Il pilota della Grifone è primo ma deve fronteggiare il recupero di Jaquillard ed è alle prese con un problema al differenziale anteriore della sua Delta. Dopo aver lottato per tutta la gara con il motore della sua Escort, Jaquillard riesce a portarsi a diciassette secondi da Gregis prima dell'ultimo tratto cronometrato. Ma il pilota della Grifone, resiste, contiene in 5" il distacco dallo svizzero e va a vincere con un margine di 12". Dietro a lui e a Jaquillard, Luca Zonca si installa in una terza posizione per lui quasi insperata all'inizio. ■

fotografie PHOTO4

FORMULA 2 COMBATTUTA

Fassitelli cede a Saglio

SAINT VINCENT — Dal cilindro magico di una Formula 2 che farebbe la felicità dei bookmaker esce il numero 88, quello appartenente al giovane novarese Andrea Saglio Trombone, che con la Opel Astra dei fratelli De Stefanis porta a casa un successo tanto insperato all'inizio quanto meritato. Per quasi tutta la gara in testa è Ludovico Fassitelli, già campione assoluto nel Promozione che con molta umiltà ha scelto la F. 2 piuttosto di rimanere a piedi. Ma alla fine l'inferiorità della sua Peugeot 309, per la quale sono in arrivo modifiche e sviluppi, lo costringe ad arrendersi. Un secondo posto, quello ottenuto da Fassitelli, che vale doppio dopo aver fatto vedere di essere sempre in ottima forma. Nella gara di Saglio Trombone e di Fassitelli sono mancati i due protagonisti più attesi: Max Tonso non è nemmeno partito dopo aver danneggiato in prova la Clio del Renault Rally Team mentre Russo ha fatto poca strada, con un semiasse kappaò già nella speciale. E adesso il veloce pilota torinese, che è in attesa di essere chiamato per i primi test con la Peugeot 306 della Italtecnica, sta meditando di fare qualche sortita con la più competitiva tra le 2 litri, la Renault Clio 16V. ■

le classifiche

PROMOZIONE

Saint Vincent (Ao), 30 aprile 1994

24. rally della Valle d'Aosta

gara valida per il Campionato Promozione Kenwood

La classifiche

Assoluta: 1. Gregis-Baggio (Lancia Delta Hf) in 1.56'47"; 2. Jaquillard-Jaquillard (Ford Escort) a 12"; 3. Zonca-Martini (Lancia Delta Hf) a 35"; 4. Bettanin-Bland (Lancia Delta Hf) a 1'06"; 5. Zucchetti-Dellacha (Lancia Delta Hf) a 2'10"; 6. Garosci-Boglietti (Lancia Delta Hf) a 4'46"; 8. Griotti-Imperio (Ford Escort Cosworth) a 4'48"; 9. Zumerle-Martin (Lancia Delta Hf) a 5'29"10; 10. Mastantuono-Stescia (Ford Escort Cosworth) a 6'08".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Rolando-Spirit (Peugeot 205 Rallye) in 2.18'43"; 2. Frassy-Fosson (Peugeot 205 Rallye) a 1'13"; 3. Gerbore-Cò (Peugeot 205 Rallye) a 1'16"; 4. Serra-Brunello (Peugeot 205 Rallye) a 2'12"; 5. Mares-Viel a 3'07"; 6. Cugnod-Fasil (Peugeot 205 Rallye) a 3'09"; 7. DiMarco-DiMarco a 3'20"; 8. Rono-Curletti a 3'24"; 9. Thebut-Peaquin a 4'; 10. Caucino-Santi a 4'21"; 11. Vegliani-Rosso a 6'34"; 12. Pollacino-Gulli a 7'06"; 13. Jeri-Carozza (Peugeot 205 Rallye) a 11'02"; 14. Cantele-Bonardo a 14'52"; 15. Salerno-O'Hanin (Peugeot 205 Rallye) a 16'57"; 16. Mocellini-Trachzow a 19'01"; 17. Zilio-Zilio (Peugeot 205 Rallye) a 23'15" (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 1600: 1. Mastrazzo-Mastrazzo in 2.24'07"; 2. Perazzo-Montini a 4'03"; 3. Pavesio-Massaro a 4'57"; 4. Kächermann-Mossmann a 6'08" (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Trisconi-Tarrano (Opel Astra Gsi 16V) in 2.10'22"; 2. Negri-Zegna a 24"; 3. Bini-Delfino (Renault Clio Williams) a 29"; 4. Boccalatte-Leone (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'48"; 5. Toletti-Amstutz (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'16"; 6. Galli-Zanini (Peugeot 205 Gti) a 2'44"; 7. Majer-Marcon a 4'24"; 8. Chiappero-Barma a 5'08"; 9. Tissiere-Gabioud (Opel Kadett Gsi 16V) a 6'45"; 10. Fournier-Broccard (Peugeot 205 Gti) a 8'45"; 11. Bertot-Grampio a 9'20"; 12. Giraudi-Echerle a 9'55"; 13. Chiru-Baudillon (Renault Clio Williams) a 20'40" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

Classe 2500: 1. Florino-Corazzari (Fiat Uno Turbo i.e.) in 2.21'30"; 2. Muffello-Spani a 1'37"; 3. Haefeli-Querat a 2'14"; 4. D'Antino-Steingruber a 3'16" (tutti gli altri su R5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Griotti-Imperio in 2.01'35"; 2. Mastantuono-Stescia a 1'20"; 3. Nale-Laffanzi a 1'52"; 4. Baldi-Rava a 1'59"; 5. Giuliato-Scala a 2'06"; 6. Bandierini-Brambilla a 3'07"; 7. Lanci-Buscioni a 3'11"; 8. Bianco-Lizzi a 4'02"; 9. Trevisan-Sartori a 5'15"; 10. Canonica-Rizzo a 7'32"; 11. D'Agostino-Barrella (Ford Sierra Cosworth) a 7'52"; 12. Caminada-Baguffi (Ford Sierra Cosworth) a 10'23"; 13. Savio-Gria (Toyota Celica 4Wd) a 10'50"; 14. Benny-Benny (Subaru Legacy Rs) a 11'11"; 15. Galli-Vuolo a 12'01"; 16. «Totor»-Chiaudano (Lancia Delta) a 17'03" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Perino-Renner (Peugeot 205 Rallye) in 2.13'34"; 2. Panta-Mosca (Peugeot 106 Rallye) a 17"; 3. Coda-Ferraris (Peugeot 205 Rallye) a 5'59".

Classe 1600: 1. Zampanni-Guidolin (Peugeot 106 Xsi) in 2.09'59"; 2. Bianco-Malinarici (Peugeot 106 Xsi) a 4'11"; 3. Porro-D'Amico (Peugeot 106 Xsi) a 4'14"; 4. Alberti-Menel a 8'27"; 5. Rosano-Marchiori a 9'11"; 6. Pellignat-Couche (Opel Corsa Gsi) a 14'44"; 7. Berlacco-Conti a 19'21"; 8. Staeheli-Keller (Opel Corsa Gsi) a 22'12"; 9. Chenouil-Doria a 27'45" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Saglio Trombone-Vercelli in 2.05'28"; 2. Fassitelli-Floreani (Peugeot 309 Gti) a 1'10"; 3. Fiore-Spirit (Peugeot 405 Mi16) a 2'07"; 4. Gugel-Tonello a 2'27"; 5. Riccardi-Cortini a 2'36"; 6. Federici-Migliorini (Renault Clio Williams) a 3'18"; 7. Devoix-Subet (Peugeot 205 Gti) a 6'28"; 8. Brega-Zanini (Opel Kadett Gsi) a 7'05"; 9. Contardi-Rietti (Peugeot 309 Gti) a 14'51" (tutti gli altri su Opel Astra Gsi).

Classe 2500: 1. Pantuso-Brancazi in 2.14'18"; 2. Bertelotti-Scali a 1'20"; 3. Torday-Wyssmuller (Bmw M3) a 4'57"; 4. Gitanco-Capitolo a 10'53"; 5. Favre-Gorrett (Renault 5 Gt Turbo) a 11'13" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo i.e.).

Classe oltre 2500: 1. Gregis-Baggio in 1.56'47"; 2. Jaquillard-Jaquillard (Ford Escort Cosworth) a 12"; 3. Zonca-Martini a 35"; 4. Bettanin-Bland a 1'06"; 5. Zucchetti-Dellacha a 2'10"; 6. Garosci-Boglietti a 3'01"; 7. Delia-Giachero a 4'46"; 8. Zumerle-Martin a 5'29"; 9. Polo Gravia-Armand a 7'04"; 10. Soppa-Bordin a 7'48"; 11. Schmidlin-Haring (Mitsubishi Galant Vr4) a 8'39" (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).

Così il campionato

Assoluta: 1. Gregis punti 20; 2. Zonca 15; 3. Bettanin 12; 4. Zucchetti 10; 5. Garosci 8; 6. Delia 6; 7. Griotti 4; 8. Zumerle 3; 9. Mastantuono 2; 10. Nale 1.

Gruppo N: 1. Griotti 20 punti; 2. Mastantuono 15; 3. Nale 12; 4. Baldi 10; 5. Giuliato 8; 6. Bandierini 6.

Formula 2: 1. Saglio Trombone 20 punti; 2. Fassitelli 15; 3. Fiore 12; 4. Gugel 10; 5. Riccardi 8.

Gentlemen: 1. Bettanin 20 punti; 2. Zucchetti 15; 3. Garosci 12; 4. Griotti 10; 5. Zumerle 8.

Femminile: 1. Contardi 10 punti; 2. Cantele 5.

Scuderie: 1. Valmetal Jolly Club 20 punti; 2. Meteco 15.

CPS
ACCIAI

Laffite torna alla Sarthe

Il 51enne ex pilota di F.1 Jacques Laffite prenderà parte alla prossima edizione della 24 Ore di Le Mans al volante di una Porsche Rsr, schierata nella classe Gt. A fianco del pilota francese, che gareggerà per il team Larbe Competition, ci saranno Gouhier, Leconte e Balas.

■ **COLONI.** Sarà una stagione breve ma qualitativamente impegnativa per Paolo Coloni che, oltre a prendere parte al prossimo Gp di Montecarlo con la Dallara-Fiat della Pre.ma Racing sponsorizzata dalla Diavia, parteciperà alla gara internazionale di Zandvoort e svolgerà un test con la Bmw della CiBiEmme, per verificare la possibilità di entrare a tempo pieno l'anno prossimo nel SuperTurismo.

■ **MASTERS F. 3.** Il Marlboro Masters di F. 3, che mette a confronto sul circuito di Zandvoort tutti i più promettenti protagonisti della categoria, avrà luogo quest'anno il 7 agosto. La competizione è ormai un tradizionale appuntamento a livello internazionale, con un parco partenti di pari livello alle analoghe gare di Montecarlo e di Macao.

Euro Gt nel futuro di Zoboli

Dopo un inizio di stagione caratterizzato da due sedute di prove con la Jordan F. 1 di cui è tester, Vittorio Zoboli sta pianificando un impegno agonistico con il Ferrari Club Italia, team attivamente impegnato nel Euro Gt. A fine settimana il 2enne bolognese salirà di nuovo sulle Jordan 194 sul circuito di Silverstone, per un test in preparazione del Gp di Montecarlo.

■ **CRONOSCALATE.** Come già lo scorso anno, la cronoscalata «Predappio-Rocca delle Caminate», in programma per l'8 maggio, sarà aperta anche alle vetture storiche ed alle «Club», oltre che ai gruppi A, N e Prototipi.

■ **LUTTO.** Nei giorni scorsi, all'età di 68 anni si è spento Luciano Ciccotelli, molto noto nel mondo delle corse nazionali per le monoposto progettate negli ultimi vent'anni, tra cui vetture di F. 3 e F. Super Ford, nate con il marchio Crs. Negli ultimi tempi, Ciccotelli aveva anche progettato una F. Europa Boxer e una F. Fire.

Per raggiungere il record di sei vittorie appartenente a Ickx, Derek Bell si affiderà alla Kremer-Porsche K8 Lmp1 evoluzione della vettura che si è aggiudicata con Lavaggi l'Interserie '93

ANCHE SULLIVAN A LE MANS E NEI TEST...

Porsche scopre le carte

Non ha atteso l'8 maggio, quando il circuito di Le Mans verrà aperto «una tantum» nella configurazione completa di 13 km per le prove di preparazione in vista della 24 Ore del 18-19 giugno. La Porsche ha provato in questi giorni sulla pista della Goodyear, vicino a Montpellier. Con Baldi e Stuck sta infatti effettuando test con la Dauer 962-Le Mans Porsche che altro non è se non una ex Sport Gr. C aggiornata e rifinita in configurazione Gran Turismo (per la quale la Dauer ha ottenuto l'omologazione stradale in esemplare unico). E sul «mostro» da 750 cv (che secondo il regolamento per la gara dovrà però essere «flangiato» all'aspirazione per scendere a una potenza di 650 cv) lo stesso Baldi ha voluto appena commentare: *«È una macchina molto impegnativa da guidare con queste gomme strette volute dal regolamento. Per ora stiamo compiendo solo il rodaggio; poi andremo l'8 maggio a Le Mans e dopo ancora al Paul Ricard per quattro giorni»*. E sarà al Paul Ricard che la Porsche scoprirà anche l'ultima sua nuova carta. Dopo Baldi, Stuck, Boutsen, Dalmas e Haywood in questi giorni è stato infatti ingaggiato anche l'ex vincitore della 500 Miglia di Indianapolis, Danny Sullivan. Fra gli avversari più temibili ci saranno Derek Bell-Donovan-Laessig con le Kremer Porsche K8 Lmp1 del team privato inglese Project 100 Motorsport. Con la Spice Oldsmobile Imsa Wsc ci sarà quindi il team Brix Racing con Melgrati, Schader e Dale. Molta attesa anche per le Venturi 600 Lm di Ferté e Neugarten, le Dodge Viper Gtl preparate dalla Luigi Racing e le Nissan 300Zx Gts ufficiali che arriveranno a Le Mans con lo stesso equipaggio Millen-O'Connell vincitore della 12 Ore di Sebring. *(m. rag.)*

PRESSO ANAGNI A SOLI 60 KM DA ROMA

Una pista in espansione

1. Impianto di crash-test
2. Circuito di prova
3. Piazzale per prove di maneggevolezza
4. Rettilineo per prove di accelerazione e frenata

A 60 km da Roma c'è un tracciato di prova con ambizioni da autodromo. Ad Anagni, presso Frosinone, è in funzione il circuito facente capo all'Isam (Istituto

PROVE IN VISTA DEL GP MONTECARLO F.3

La Pirelli svetta a Varano

COLOMBO

Come gustosa anteprima della sfida che opporrà la Pirelli alla Bridgestone nel prossimo Gp di Montecarlo di F. 3 si sono svolti all'inizio della scorsa settimana a Varano gli annunciati test di pneumatici, che hanno visto impegnati tutti i protagonisti della categoria a livello nazionale con l'aggiunta del team Zakspeed e dei suoi due pupilli Colciago e Peter. Il miglior tempo è stato stabilito nella serata di mercoledì dal sorprendente Michele Gasparini con una Dallara-Fiat gommata Pirelli, che ha girato in 43"51. Staccato di 18 centesimi si è piazzato Giannantonio Pacchioni, il migliore con pneumatici Bridgestone. Buone le prime di Luca Rangoni (43"65) e Luca Riccitelli (43"84), entrambi con i pneumatici italiani. Soltanto sesto l'attuale capofila del campionato tricolore, Giancarlo Fisichella, con la Dallara Opel della Rc gommata Bridgestone (43"86) che è stato sopravanzato da Roberto Colciago. Più staccato si è piazzato Paolo Coloni (43"98), finito ex-aequo con lo svizzero Peter. Ai due giorni di test hanno partecipato in tutto 23 vetture. Sotto nel dettaglio, l'elenco completo degli iscritti alla tradizionale competizione monegasca, giunta quest'anno alla 36. edizione.

ROVE ALFA

Al Mugello a 155 per il Dtm

...te dei tre successi conquistati nelle quattro manches ...iali del Dtm, l'Alfa Corsa ha svolto due giorni di test ...l circuito del Mugello, con ...essandro Nannini e Giorgio Francia. Le prove avevano ...per oggetto lo sviluppo ...i pneumatici Michelin e si ...no protratte per circa 100 ...ri del tracciato toscano, ...e il prossimo 22 giugno ...ipiterà una gara DI fuori ...mpionato.

...rimentale Auto e Moto- ...un complesso dotato, tra ...ltri elementi, di un settore ...er crash-test. La pista è ...zzabile anche per prove ...ute e i responsabili stanno ...ttendendo un contributo ...Coni per poter dar vita ai ...vi di ampliamento e alla ...ruzione di vie di fuga. ...tre, qualora la Csai forse ...e il proprio nulla osta, a ...e tempo il tracciato potrà ...be ospitare anche competizioni. Per ulteriori informazioni ci si può rivolgere ...0775-768194.

SONO 13 GLI ITALIANI

N.	TEAM	PILOTA	VETTURA
1	Team Taafus Srl	**Giannantonio Pacchioni (I)**	Dallara 393
2	La Filiere	**J. Philippe Belloc (F)**	Dallara 393
3	Steven Arnold	**Steven Arnold (Gb)**	Dallara 394
4	Rsm Marko	**Jorg Muller (D)**	Dallara 398
5	Elf la Filiere	**David Oussau (F)**	Dallara 393
6	Hofmann Motorsport	**Christian Menzel (D)**	Dallara 393
7	Elf La Filiere	**Christophe Tinseau (F)**	Dallara 393
8	Volkswagen Motorsport	**Massimiliano Angelelli (I)**	Dallara 394
9	Volkswagen Motorsport	**Patrick Bernhardt (D)**	Dallara 394
10	Venturini Racing Srl	**Rolando Galli (I)**	Dallara 394
11	Alexandre Janoray	**Alexandro Janoray (F)**	Dallara 394
12	Coloni Motorsport	**Gianluca Paglicci (I)**	Dallara 394
14	Coloni Motorsport	**Alberto Pedemonte (I)**	Dallara 394
15	Italracing F.3 Srl	**Luca Riccitelli (I)**	Dallara 393
16	Team Ghinzani	**Danilo Tomassini (Rsm)**	Dallara 393
17	Team Ghinzani	**Luca Rangoni (I)**	Dallara 393
18	Bvm Racing Srl	**Oliver Martini (I)**	Dallara 394
19	Bvm Racing Srl	**Thomas Biagi (I)**	Dallara 394
20	Fortec Motorsport	**Jeromie Dufour (F)**	Dallara 394
21	Pre.ma. Racing	**Federico Gemmo (I)**	Dallara 394
22	Pre.ma. Racing	**Paolo Coloni (I)**	Dallara 394
23	Opel Team Wts Motors	**Ralf Schumacher (D)**	Dallara 394
24	Opel Team Wts Motors	**Sascheo Maassen (D)**	Dallara 394
25	Ef Project Srl	**Gianmaria Regazzoni (Ch)**	Dallara 393
26	Rc Motorsport Srl	**Giancarlo Fisichella (I)**	Dallara 394
27	Supercars Cm Srl	**Maurizio Mediani (I)**	Dallara 394
28	Kms	**Norberto Fontana (Ar)**	Dallara 394
29	Jean Claude De Castelli	**J.C. De Castelli (F)**	Dallara 393
30	Abt Motorsport	**Dino Lamby (D)**	Dallara 394
31	Abt Motorsport	**Christian Abt (D)**	Dallara 394
32	Progetto Engineering	**Giovanni «John Jay» (V)**	Dallara 394
33	Eggenberger Motorsport	**Johnny Hauser (Ch)**	Dallara 394

Prosegue l'attività della Bms con le Nissan Primera D2 E **Paolo Stanzani** illustra gli ambiziosi obiettivi del team

MARIO DONNINI

Da quando Scuderia Italia e Minardi hanno unito le loro forze in F.1, più d'uno si è chiesto quale sia l'esatta definizione della «nuova creatura» impegnata con Martini e Alboreto nella massima formula. Per saperne di più, niente di meglio che rivolgersi a Paolo Stanzani, da sempre uomo di Brixia, che è stato uno degli artefici della sinergia con il team faentino e che occupa attualmente un ruolo dirigenziale di spicco all'interno della Minardi Scuderia Italia.

— Anzitutto, quanti sono i «cromosomi» della Minardi e quanti invece della Scuderia Italia nell'attuale team di F.1?

«Diciamo pure che questi cromosomi vanno soppesati quantitativamente e qualitativamente: dall'entrata della Scuderia Italia all'interno della Minardi è scaturito un nuovo team che utilizza le energie, la professionalità e gli apporti di entrambe le strutture preesistenti. L'attuale entità è nuova e non è sommabile alla storia dei team che hanno operato separatamente nella scorsa stagione»

— Quali uomini ha portato «in dote» la Scuderia Italia e quali mansioni svolgono?

«Posso citare Alessandro Mariani, ingegnere in pista e Loreto Sanfratello, capomeccanico, entrambi impegnati sulla vettura di Alboreto. Inoltre il direttore commerciale Mauro Cassani, Monica Meroni, responsabile di iniziative speciali e dei contatti con gli sponsor, più altri operativi. Ad ogni modo, visto che l'unione tra i due team è perfettamente riuscita, risulta sempre più difficile quanto sterile distinguere la provenienza dei singoli...»

— Alla sinergia operata con la Minardi la Bms prosegue comunque la sua attività sportiva...

«Certamente, è in atto una collaborazione con la Nissan, per la quale schiereremo il modello Primera nel Supertu-rismo e nella serie tedesca riservata alla D2 con piloti Ivan Capelli e Michael Bartels».

— Con quali obiettivi?

«Si farà di tutto per portare le vetture ad un soddisfacente livello di competitività, diciamo a livello delle prime tre squadre in entrambi i campionati. Abbiamo un programma pluriennale direttamente legato alla Nissan italiana ed europea, le quali si prefiggono di puntare alla vittoria entro un lasso di tempo pianificato di tre stagioni. A breve scaderà cercheremo di accumulare dati ed esperienza: la presenza di una figura valida quale l'ingegner Carletti, ex Ferrari e Renault, dovrebbe consentirci di svolgere un ottimo lavoro. Tengo comunque a ribadire che l'attività della Brixia Motor Sport è autonoma rispetto al programma nella massima formula, considerando che tra Minardi e Scuderia Italia è in atto un qualcosa che non può essere definito né una convivenza né un... fidanzamento, ma un matrimonio vero e proprio»

COLOMBO

«Il nostro è un programma triennale Per ora ci basta incamerare esperienza»

Per Minna F. Ford e... camion

Una ragazza che corre nelle gare di camion non è una cosa tanto normale, ma Minna Kuoppala per la gara di campionato europeo Truck che si svolgerà a Misano l'8 maggio ha un programma ancor più originale. La 24enne finlandese, infatti, oltre a gareggiare alla guida di un bisonte da 1200 cv, si cimenterà anche nella corsa del Challenge F.Ford, che si disputa in concomitanza con quella dei camion. La simpatica Minna è stata infatti campionessa scandinava di questa formula addestrativa, così Henry Morrogh, organizzatore del campionato di F.Ford non si è lasciato sfuggire l'occasione di fare misurare la ex campionessa nordica con i piloti di casa nostra della specialità.

■ **BUGATTI.** È in via di definizione l'equipaggio che porterà al debutto la Bugatti Eb 110 Supersport alla 24 Ore di Le Mans. Ai due esperti piloti francesi Jean-Pierre Maicher e Alain Cudini, potrebbe affiancarsi uno dei due vincitori della scorsa edizione della gara, Eric Helary.

Al debutto la F.3 di Pilette

L'ex pilota belga Teddy Pilette si appresta a diventare costruttore. Tra pochi giorni scenderà in pista in Inghilterra la sua F.3 dotata di motore Fiat. Il 52enne belga farà svolgere alle sue monoposto un'intensa serie di test prima di debuttare nel campionato britannico, probabilmente a fine stagione.

■ **TEDESCHI.** Per la gara di Magione Felice Tedeschi, che sino ad ora ha ben figurato nel Superturismo disputando un'ottima 1ª manche a Vallelunga con l'Alfa 155 Ts della Tecnica Racing, dovrebbe avere gli aggiornamenti sulla sua vettura sino ad ora in versione '93.

PHOTO-4

NEI TEST SUPERTURISMO A MAGIONE

Modena da record con l'Alfa

MAGIONE — Ora anche la Bmw 318i ha le ali. E che ali! La CiBiEmme si è presentata ai test sul circuito umbro con le appendici aerodinamiche della M3 Gtr che vinse la Coppa Adac Gt '93: spoiler anteriore molto pronunciato e ala posteriore biplano. *«La vettura è molto migliorata — ha detto Roberto Ravaglia — e i benefici aerodinamici sono evidenti anche a Magione, dove non si raggiungono velocità elevate».* Anche il team Bigazzi ha sfoggiato una 318i alata, ma in modo più discreto e Cecotto, completamente rimessosi dall'incidente di Vallelunga, non è riuscito ad andar forte come il «superalato» Ravaglia. Comunque le più veloci di tutte sono state ancora le Alfa 155 Ts, con Modena ormai habitué della pole, capace di scendere di un secondo sotto il miglior tempo in prova di Giovanardi nel '93: 52"65 contro 53"65. Il pilota dell'Euroteam ha distanziato di poco Tamburini (52"80), Pirro (52"88), la Vidali (52"97), Ravaglia (52"90), mentre gli altri sono rimasti al di sopra dei 53". Capello 53"02, Naspetti 53"02, Giovanardi 53"03, Cecotto 53"20 e Brand 53"25. Venerdì la rottura del motore della Peugeot di Giovanardi ha impedito alla Michelin di effettuare il previsto test dei pneumatici sulla distanza di gara.

Ai più fortunati un corso di guida

Fra tutti i lettori che hanno inviato la scheda per il sondaggio «Vota il pilota più amato» sono stati assegnati cinque corsi di guida presso il famoso Carlo Rossi Driving Camp di Borgomanero, in provincia di Novara. Ecco i nomi dei fortunati lettori di Autosprint: Giovanni Gino - Torino, Vania Ambrosi - Trento, Mayr Gottfried - Cornaiano (Bz), Marco Delle Nogare - Schio (Vi) e Antonio Morelli - Roma. Ai vincitori l'augurio di buon divertimento alla scuola di Carlo Rossi e a tutti gli altri lettori l'appuntamento è... per il prossimo sondaggio.

PRONTA LA VETTURA PER IL MONOMARCA

L'Osella Pa 20 «deb» a Binetto

Il circuito di Binetto ha ospitato la scorsa settimana il debutto ufficiale dell'Osella Pa 20-Alfa Romeo che correrà nel trofeo internazionale monomarca, organizzato dalla European Marketing Promotion. La nuova barchetta è stata progettata e costruita nei nuovi stabilimenti lucani di Atella. Le novità tecniche sono «nascoste» soprattutto sotto il cofano posteriore. Il telaio, la cui struttura è del tipo a traliccio di tubi d'acciaio e pannelli di alluminio, si compone di un retrotreno completamente nuovo, progettato appositamente per accogliere diverse motorizzazioni. Lo schema delle sospensioni, a triangoli sovrapposti, è del tipo push-rod con gruppi molla ammortizzatori longitudinali (posteriore) e verticali (l'anteriore). Il nuovo motore, curato dall'ingegner Angiulli, è stato fatto oggetto della realizzazione del supporto in Ergal che tiene ancorati al cambio con un unico sistema sia il braccetto della sospensione posteriore che il bilanciere dell'ammortizzatore con centro sferico simmetrico rispetto al piano di asse dei supporti bracci. Una soluzione che, oltre ad aver portato una minimizzazione della quantità dei componenti, e quindi un «dimagrimento» dei costi di lavorazione, permette una vasta scala di regolazioni. Tuttavia, per rendere meno complicato il lavoro di messa a punto della vettura, il pilota nel corso del Campionato potrà giostrare solo su regolazioni essenziali: di tipo meccanico, con la possibilità di regolazione delle barre di rollio posteriori e della taratura degli ammortizzatori, e di tipo aerodinamico con variazione dell'incidenza dell'ala posteriore. I primi giri con la Pa 20, per verificare che tutto funzionasse bene, sono toccati a Mauro Serra, lo stesso pilota, a cui è affidata la promozione di questo Monomarca. A spremere la vettura più a fondo ci ha pensato Mimmo Schiattarella. Il pilota modenese dopo poche tornate ha siglato il giro più veloce della giornata con il tempo di 48"2, trovando la vettura complessivamente bilanciata e facile da guidare e da inserire soprattutto nel veloce.

Massimo Manfregola

MANFREGOLA

ASCIA LA F. 3000

Crypton getta la spugna

Dopo due stagioni estremamente competitive in F.3000, con la vittoria finale di Luca Badoer nel '92 e il secondo posto assoluto di Pedro Lamy nel '93, la Crypton ha definitivamente abbandonato la formula cadetta. Patrizio Cantù, padron del team, è stato piuttosto categorico riguardo i motivi del ritiro del team: *«La serie è davvero costosissima, la gestione di alto livello comporta degli oneri economici assurdi. Meglio prendersi un anno sabbatico e stare alla finestra per ritornare nel '95 in un'altra categoria. Sono già in trattativa per sondare altri ambienti, vedremo...»*.

ACTION

DA PAU IN FORMULA CADETTA

Arriva l'Autoracing

Dopo Forti Corse, Mythos e Durango un quarto team italiano potrebbe far ingresso nel circus del Campionato Internazionale di F. 3000. L'Autosport Racing di Alfredo Somaschini e Gianfranco Bielli si appresta infatti a varare un programma tutt'ora in via di definizione che dovrebbe coinvolgere il brasiliano Marcelo Ventre, vice-campione italiano di F.3. Il team, impossibilitato per motivi di tempo a prendere parte alla gara iniziale di Silverstone, dovrebbe debuttare a Pau il 22 maggio, nel secondo round del campionato con telai Reynard 94D motorizzati Cosworth Ac preparati da Mader. Per l'occasione potrebbero essere schierati due telai, con il secondo pilota da scegliere vista l'ampia rosa di contatti in corso proprio mentre As va in edicola.

PIT LANE

Tra gli assi nella manica di Giancarlo Fisichella c'è il cambio sequenziale «made by» **Rc Motorsport**

MARIO DONNINI

L'esperienza insegna che dietro i grandi successi c'è sempre tanta preparazione e un briciolo di creatività. L'ottimo avvio di Giancarlo Fisichella nel tricolore di F.3 ne è ulteriore dimostrazione, con il veloce pilota romano che può contare sull'appoggio di un team di prim'ordine, la Rc Motorsport, che ha saputo mettere in campo una Dallara 394-Opel, assai competitiva, dotata inoltre di un inedito cambio sequenziale.

Una vera e propria ciliegina sulla torta per la squadra lombarda, che guarda con ottimismo alle prossime gare di campionato. Per saperne di più abbiamo interpellato Francesco Ravera, socio del patron Ernesto Catella...

«Il nostro sequenziale è di derivazione motociclistica ed è stato sviluppato l'inverno scorso da un'equipe tecnica composta da me, Carlo Migliavacca e Giorgio Gualino. Si tratta di un sistema estremamente semplice, che non rappresenta certo un'operazione tecnica, quanto piuttosto una vera e propria razionalizzazione. Al posto dell'asta c'è un cavo che aziona un tamburo dotato di camme: tre forcelle interne permettono quindi l'innesto delle marce. Va sottolineata la presenza di un sensore sviluppato dalla Bosch che permette di cambiare senza staccare il gas e senza schiacciare la frizione. Il sistema entra in funzione automaticamente quando l'acceleratore è al di sopra del 50% della sua escursione, per evitare che possa azionarsi in fase di scalata»

Proviamo a quantificare il vantaggio...

«In un circuito guidato tipo Varano o Magione circa un decimo al giro. Non è poco, in piste nelle quali la differenza si misura in millesimi»

Sarete presto imitati e, soprattutto, pensate di immettere nel mercato il vostro sequenziale?

«Posso rispondere affermativamente ad entrambe le domande. Anzitutto siamo in trattative per fornire il nostro cambio al team Opel ufficiale che corre nel Campionato tedesco di F.3 con Maassen e Schumacher Junior. Inoltre, in Italia, sarà presto disponibile il sequenziale Hewland che corre già nella F.3 inglese col brasiliano Gueiros del team Edenbridge. La via che abbiamo intrapreso avrà certamente successo, perché permette un lieve incremento delle prestazioni e innegabilmente... costa meno! So addirittura che la Dallara il prossimo anno potrebbe dotare tutte le 395 di cambio sequenziale

Quanto «deve» Fisichella a questa soluzione tecnica?

«Direi lo 0,01%, nel senso che il nostro cambio non dà certo un vantaggio determinante, ma è solo una componente all'interno delle ottime prestazioni fatte segnare in campionato».

Sono previste delle evoluzioni?

«Certamente. Sin dalla gara di Magione avremo una versione ulteriormente alleggerita, grazie a una lavorazione con materiali speciali quali magnesio e alluminio: lo sviluppo è solo all'inizio».

ACTION

Ernesto Catella, in alto, patron dell'Rc in F. 3 con alcuni pezzi del sequenziale realizzato dal suo team

ACTION

LA NOVITÀ
PUNTO CABRIO E SELECTA

Nuove scoperte

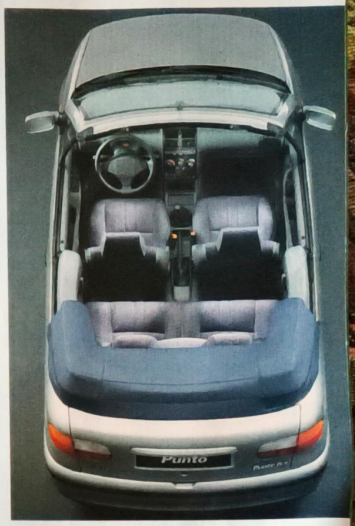
Ora sono 28 le versioni del modello di punta della Fiat Presentate, oltre alle attese decapotabili, anche l'automatica e l'ammiraglia con motore da 1.6 litri

Prezzo (indicativo): lire 25.000.000 (Cabrio Elx). **Cilindrata:** 1581 cc
Potenza max: 88 cv. **Velocità max:** 170 kmh.
PRO: eleganza, elasticità di motore, rigidità torsionale, confort
CONTRO: assenza roll-bar intermedio

CARLO MASSAGRANDE

Continua ad ampliarsi la gamma Punto. In questi giorni si è infatti arricchita di tre nuove versioni: l'affascinante Cabrio, la riposante Selecta, con trasmissione automatica e «l'ammiraglia» Punto 90. Ora, dunque, sono ben 28 le possibilità di scelta per gli automobilisti. La più stimolante delle nuove arrivate è con ogni probabilità la Cabrio proposta in due versioni. Una siglata Elx, risulta riccamente accessoriata e grazie al 4 cilindri di 1600 cc da 88 cavalli con cui è equipaggiata, vanta un comportamento su strada particolarmente brillante. L'altra, che monta un Fire 1200 cc da 58 cavalli, è si più spartana, ma dovrebbe fregiarsi di un prezzo decisamente contenuto. È infatti prevedibile che la Punto Cabrio, il cui listino dovrebbe essere ufficializzato nei prossimi giorni, venga offerta ad un prezzo compreso tra i 21 milioni, per la versione più economica, e 25 milioni, per la più costosa. Destinata ad un pubblico di giovani e giovanissimi il modello di 1,2 di cilindrata è stato omologato tenendo conto della normativa che autorizzava i neo patentati alla guida di sole vetture con velocità massima limitata ai 150 kmh. È vero che il 4 aprile un decreto legge ha modificato questa regola, liberalizzando le caratteristiche del modello utilizzabile dai neo patentati, a fronte di un obbligo per gli stessi di non superare i 100 kmh nei tre anni successivi al conseguimento della licenza di guida. Tuttavia visto che se il decreto sopra citato non dovesse essere convertito in legge (e la cosa è possibile), si dovrebbe far riferimento alla regola precedente (quella che limita la velocità massima a 150 kmh), bene ha fatto la Fiat a non rischiare omologando la più «piccola» delle sue Cabrio anche secondo i vecchi canoni.

RIGIDITÀ. Disegnata, come la berlina, da Giugiaro, la Punto Cabrio viene prodotta negli stabilimenti della Carrozzeria Bertone che vanta una impagabile esperienza nel settore delle vetture «aperte». Sotto il profilo costruttivo degna di rilievo è la cura posta per mantenere una rigidità torsionale elevata. La Punto è stata irrobustita attraverso l'adozione di longheroni laterali, di traversine sotto il sedile posteriore (alle cui spalle è stata anche inserita una lamiera di supporto) e di una solida centina che corre lungo il parabrezza con funzione di roll-bar. A proposito di quest'ultimo particolare c'è da dire che è stato studiato per sopportare un carico doppio rispetto al peso della vettura. Tuttavia la presenza di un roll-bar intermedio avrebbe sicuramente trasmesso un maggior senso di tranquillità. I passeggeri anteriori, che possono contare anche su cinture di sicurezza con tanto di pretensionatore, sono infatti super protetti mentre quelli sistemati sul sedile posteriore (la vettura è omologata per quattro passeggeri) non vantano una altrettanto valida protezione in caso di ribaltamento. Va però detto che nemmeno i severi standard Usa prevedono l'obbligo di un roll-bar intermedio. Rimanendo nell'ambito della sicurezza, c'è da dire che la versione Elx 1600 prevede sia (l'Abs 1che invece non è disponibile per la 1200) e l'air-bag. Su strada la Elx ha un comportamento estremamente brillante (il motore 1,6 vanta la coppia massima a appena 2750 giri) sia in accelerazione, sia in ripresa. Interessante, poi, la velocità di punta: 170 kmh. Molto basso il livello di rumori e vibrazione di fondo e decisamente agevole il funzionamento della capote (del tipo a tre strati sovvrapostì) a comando elettrico. È stata collaudata per un numero di cicli pari a tre azionamenti giornalieri per 10 anni.



LINEA. La Cabrio è stata disegnata da Giugiaro e viene prodotta dalla Carrozzeria Bertone
INTERNI. Sono molto curati e con una buona dotazione. La Cabrio è stata omologata per quattro persone
SELECTA. Ecco il cambio della versione automatica, disponibile solo con motore 1200

AUTOMATICA. È invece disponibile solo con motore 1200 (58 cavalli) la Punto Selecta che utilizza la collaudata trasmissione automatica Ecvt con frizione elettromagnetica e gestione elettronica. Due le versioni commercializzate, sia in allestimento a 3 che a 5 porte. Può raggiungere una velocità massima di 150 kmh e secondo le indicazioni fornite dalla Fiat, è in grado di percorrere 13,5 km con un litro di carburante. La Punto 90 con il suo quattro cilindri di 1,6 litri rappresenta, invece, l'ammiraglia della gamma. Accreditata di una velocità massima di poco inferiore ai 180 kmh consente di passare da 0 a 100 kmh in 11"5. Da sottolineare che questo modello, offerto a tre o a cinque porte in due diversi allestimenti (Sx ed Elx) è stato equipaggiato con dei dischi freno anteriori da 257 mm, maggiorati quindi rispetto alle versioni di minor cilindrata, proprio per far fronte alle prestazioni superiori che la «90» è in grado di assicurare. ■

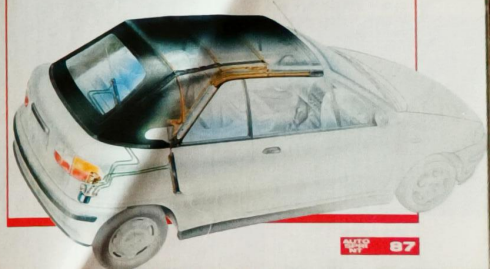
Ecco la Punto Cabrio con la capote a comando elettrico: il sistema è stato collaudato per un numero di cicli pari a tre azionamenti al giorno per dieci anni. Molto lavoro è stato fatto per la sicurezza: c'è una centina che corre lungo il parabrezza capace di resistere a un carico doppio rispetto al peso della vettura

Rigidezza garantita

la scheda TECNICA

Sulla scocca della versione Cabrio è stato fatto un importante lavoro di irrigidimento della struttura a tutto vantaggio della sicurezza e della guidabilità

Motore: anteriore, quattro cilindri in linea, *cilindrata* 1581 cc; *alesaggio* × *corsa* 86,4 × 67,4; *rapporto di compressione* 9,5:1; *alimentazione* MPI elettronica GM integrata con l'accensione; *accensione* elettronica statica; *distribuzione* monoasse a camme in testa; *potenza massima* 88 cv a 5750 giri; *coppia massima* 12,9 kgm a 2750 giri.
Trasmissione: *trazione* anteriore, *cambio* manuale a cinque rapporti, *frizione* monodisco a secco.
Autotelaio: *scocca* autoportante; *sospensioni* a ruote indipendenti, quelle anteriori di tipo Mc Pherson a bracci oscillanti, posteriori a bracci tirati, con barre stabilizzatrici; *impianto frenante* misto, dischi/tamburi, con servofreno e disponibilità dell'Abs; *sterzo* a cremagliera con idroguida; *ruote* in acciaio stampato 5,00b × 14"; *pneumatici* 175/60 R14 T.
Dimensioni e peso: *lunghezza* 3760 mm; *larghezza* 1265 mm; *altezza* 1446 mm; *passo* 2450 mm; *carreggiate* ant. 1366 mm, post. 1352 mm; *capacità bagagliaio* da 200 a 400 litri; *serbatoio carburante* 47 litri; *peso* 1070 kg.
Prestazioni e consumo: *velocità massima* 170 kmh; *accelerazione* da 0 a 100 kmh 12"3; *consumo* a 120 kmh 11,6 km/litro.



MARKET

Sintesi Per caricare sul tetto

Il nome Sintesi per un portatutto componibile, dove appunto possono essere applicati gli accessori per le più svariate esigenze, è indubbiamente appropriato. La Cam, azienda da oltre quarant'anni presente nel settore della costruzione di accessori per auto, ha infatti messo a punto un portatutto modulare capace di reggere un carico fino a 50 kg di peso, che può essere completato anche con la serratura. Il prezzo di vendita al pubblico del portatutto in versione base è di 139.000 più Iva, mentre la serratura costa 20.000 lire più Iva. I numeri di telefono della Cam sono 02-9370772 oppure 9371589, fax 93570467.

La macchina del suono della Philips

Si chiama Sound Machine la nuova linea di radioregistratori con Cd lanciata sul mercato dalla Philips. Tre sono le versioni di questi radioregistratori; alla versione base se ne affiancano anche una con autoreverse e un'altra con sintonizzatore digitale. Dal punto di vista estetico queste Sound Machine della Philips colpiscono per il design caratterizzato da linee morbide e smussate e gli altoparlanti «avvolgenti». I prezzi consigliati per il pubblico sono di 299.000 lire per l'Az 8040, 320.000 lire per l'Az 8140 dotato di autoreverse e 360.000 lire per l'Az 8240 che ha il sintonizzatore digitale.

news a cura di ETTORE MINGARDI ARTURO RIZZOLI

La Guarà coupé, sopra, sarà disponibile all'inizio dell'estate mentre è già in consegna la versione barchetta, in basso

ARRIVA SUL MERCATO LA NUOVA DE TOMASO

Guarà all'attacco

Per l'inizio di maggio è fissato l'inizio delle consegne delle prime De Tomaso Guarà. Si partirà con la versione barchetta, mentre la coupé, vista per la prima volta all'ultimo Salone di Torino, arriverà sul mercato soltanto all'inizio dell'estate. Dire che si tratterà di una produzione in serie limitata è scontato. Per la precisione, comunque, i piani della Casa modenese prevedono la costruzione di un centinaio di vetture all'anno, tra barchette e coupé. I prezzi di vendita saranno attorno ai 190 milioni per la versione scoperta, mentre la coupé costerà sui 210 milioni di lire. Si tratta di vetture dal marcato spirito sportivo, come testimoniano l'autotelaio a monotrave centrale e le sospensioni a quadrilateri con bilanciere e schema a pushrod, una soluzione direttamente derivata da quanto viene impiegato sulle auto da corsa. La motorizzazione è molto interessante: si tratta infatti di un propulsore Bmw V8 di 3,9 litri capace di una potenza di 304 cv, mentre la coppia massima è di 44 kgm a 4500 giri. Il cambio è anch'esso in linea con i contenuti e la filosofia della vettura: è stato infatti scelto un Getrag a sei rapporti; il differenziale è autobloccante. Il peso contenuto in 1000 kg rende ulteriormente questa vettura una sportiva di razza che ha una velocità massima di 280 kmh. Lo spirito sportivo di questa De Tomaso Guarà però non fa particolari concessioni al confort o a quelle che sono le dotazioni delle super-car alla moda. Ci troviamo infatti di fronte a un tipo di vettura spartana per il puro piacere della guida, così immaginare di potere trovare, anche magari come optional, cose come l'Abs oppure l'air-bag, è fuori luogo. Una concessione, quella dell'aria condizionata, viene fatta alla coupé. Un'ultima curiosità riguarda il nome. Guarà è un feroce lupo delle Pampas argentine, un'identificazione scelta per sottolineare l'aggressività della vettura.

NELL'ELABORAZIONE DI STEINMETZ

Che grinta questa Calibra!

Molto interessante è il kit che Steinmetz ha preparato per la Opel Calibra. La coupé della General Motors, dopo la cura dell'elaboratore tedesco, è in grado di esprimere una potenza massima di 175 cv, mentre la punta velocistica sale a 232 kmh, inoltre il look è decisamente più aggressivo e accattivante. Per migliorare le prestazioni, Steinmetz impiega alberi a camme più sportivi, riprogramma la centralina e monta un nuovo scarico, il tutto per una cifra attorno ai 3 milioni e mezzo di lire. Questi interventi migliorano anche la coppia, che passa così da 20 a 22 kgm, e l'accelerazione da 0 a 100 kmh avviene in 7"5. Per l'assetto è previsto un kit di molle che permette di abbassare la vettura di 3,5 cm, per una cifra di poco superiore alle 400.000 lire. Quanto ai cerchi, vengono montate ruote con canale di 7,5 pollici e 17 di diametro in grado di ospitare gomme 215/40 davanti e 245/35 dietro. Sono stati preparati anche particolari come un nuovo spoiler anteriore, i profili laterali, l'ala posteriore e gli specchietti aerodinamici. Il numero di telefono di Steinmetz in Germania è 0049-241-9277777, fax 0049-241-9277778.

rimavera Twingo

hiama «Spring», ovvero navera in inglese, ma è ealtà pensata per l'estate uma versione della ingo, dotata dell'aria dizionata. La piccola novolume francese, a un o dal suo lancio, viene tti ora arricchita di quecomponente per un zzo, 800.000 lire, decisa- nte contenuto, tanto da e la vettura del segmen- dotata di climatizzato- ù economica; il suo co- infatti di 15.300.000 li- inoltre previsto l'arrin tempi brevi anche del-

UN VOLUME SOLO PER I CLIENTI

Guida Bmw per viaggiare

Il rammarico che coglie chi sfoglia la guida d'Italia Bmw, giunta quest'anno alla terza edizione, è che si tratta di un'iniziativa libraria riservata a chi acquista vetture Bmw. Lo spirito della Casa bavarese di raggiungere la completa soddisfazione del cliente traspare infatti anche in questa utilissima raccolta di informazioni, tanto preziosa per un viaggiatore, sia che si muova per diletto sia per lavoro. Questa guida, alle tradizionali indicazioni su alberghi e ristoranti, aggiunge una somma di informazioni sui luoghi che meritano di essere visti e le manifestazioni che vi si svolgono, notizie che possono rendere più piacevole qualsiasi viaggio.

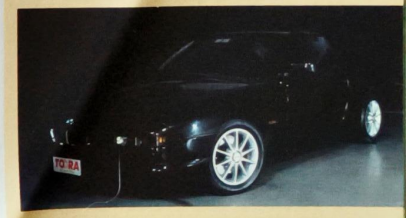
DALLA F.1

I cerchi a dado unico centrale arrivano sulle vetture di serie Li produce la **Toora** e sono adattabili a più tipi di auto

MARCO RAGAZZONI

L'idea è venuta guardando la F.1: realizzare un cerchio per una vettura di serie in modo da consentire la rapida sostituzione di una ruota svitando un dado unico centrale. Ma è stato solo il punto di partenza; poi l'applicazione è stata perfino... migliorata, raggiungendo due obiettivi: la possibilità di utilizzazione della stessa ruota anche su diversi tipi di automobile, con mozzi sia a 4 che a 5 fori, e del suo smontaggio e rimontaggio a qualsiasi temperatura. Sono nati così i cerchi in alluminio Toora con bloccaggio centrale (omologati dal severissimo Tuv tedesco, una sorta di marchio di qualità, e disponibili già oggi in una discreta varietà di dimensioni) che, tramite un piattello, si adattano ai mozzi di un ampio numero di vetture; naturalmente tutte quelle per le quali esiste «compatibilità» di dimensioni con diametro e canale del cerchio prescelto. Cosa vuol dire tutto questo? Che, fermo restando il rispetto di alcune delle condizioni sulle dimensioni, i cerchi Toora possono essere trasportati da una vettura all'altra con la semplice sostituzione di piattelli adattatori che in kit (4 unità in acciaio) costano circa 450 mila lire. E questo si traduce in un indubbio vantaggio per chi, avendo scelto cerchi di particolare design, nell'accingersi a cambiare automobile non intende invece disfarsi di questo accessorio che, normalmente, rispecchia un gusto del tutto personale. Poi, oltre al «fattore gusto», ce n'è uno di carattere squisitamente tecnologico: l'impossibilità di bloccaggio del dado centrale, qualsiasi temperatura questo dovesse raggiungere, in quanto il sistema è tale da non accettare mai un carico di serraggio che superi la soglia di un rischio in tal senso. Ma la soluzione Toora presenta anche vantaggi di altro tipo. Per i rivenditori, ad esempio, che in questo modo possono tenere in magazzino solo una minima scorta di cerchi (nelle dimensioni più diffuse e nel design più richiesto) e invece una serie maggiormente ampia di piattelli adattatori, che richiedono spazi e investimenti di sicuro inferiori rispetto a quelli di un cerchio completo. C'è naturalmente un inconveniente in tutto questo: un peso appena superiore del sistema completo cerchio-piattello. Quest'ultimo, che comunque ha un carico concentrato unicamente sul mozzo, oltre che in acciaio può essere scelto però anche in alluminio, soluzione più costosa ma che riporta il peso complessivo del sistema allo stesso valore di quello di un cerchio convenzionale.

Un cerchio Toora in alluminio con dado centrale unico, sopra, per il bloccaggio. Grazie a questo sistema i vari cerchi della Toora possono essere montati su diversi tipi di vetture



TARGA TRICOLORE AL MUGELLO

Matildi vince la Classe Uno

SCARPERIA — Renato Mastropietro, con la sua Porsche 911 Carrera Rs, si è aggiudicato la gara della classe 2 della Targa tricolore Porsche disputata al Mugello, davanti a Bottini e Massazza. In classe 1 invece, successo di Matildi (930 Turbo).

Scarperia (Fi), 1 maggio 1994

Classifica classe 2: 1. Mastropietro (911 Carrera Rs) 14 gin in 32'07"218 alla media di 137,165 kmh; 2. Bottini (911 Carrera Rs) a 1"028. **Classifica classe 1:** 1. Matildi (930 Turbo) 14 giri in 33'14"540 alla media di 132,535 kmh; 2. Monti (968 Cs) a 12"427.

F. RALLY A S. DAMIANO

Tre su tre per Tamburini

S. DAMIANO D'ASTI — Un'altra affermazione per Luciano Tamburini, che porta così a 3 vittorie su 3 gare disputate, il palmares personale in questo campionato di F. Rally. Il pilota bresciano ha dovuto impegnarsi non poco per piegare il coriaceo Cesari.

S. Damiano d'Asti (At), 1 maggio 1994

1. raggruppamento: 1. Salino (Peugeot 205 Gti) 2'14"12; 2. Bonalfede (Alfa 33) in 2'25"08. **2. raggruppamento:** 1. Savezzi (Fiat Uno Turbo) in 2'16"31; 2. Vitrani (Renault 5 Gt Turbo) in 2'21"31. **3. raggruppamento:** 1. Rizzi (Alpine A 110) in 2'10"06; 2. Pettenuzzo (Fiat X1/9) in 2'10"65. **4. raggruppamento:** 1. Dezza (Ford Escort Rs) in 2'12"03; 2. Pendin (Fiat Ritmo 130) in 2'13"06. **5. raggruppamento:** 1. Tamburini (Proto-Delta) in 1'59"27; 2. Cesari (Proto-Delta) in 1'59"92.

PORSCHE AL MUGELLO

Per Monforte una gran Carrera

SCARPERIA — Maurizio Monforte è stato il dominatore della gara delle classi 3 e 4 della Targa Tricolore Porsche. In testa dal primo all'ultimo giro, il pilota milanese ha preceduto Ruggero Grassi (1. nella classe 4) che ha sudato non poco contro l'elvetico Amthor.

Scarperia (Fi), 1 maggio 1994

Classifica classe 3: 1. M. Monforte 14 giri in 30'10"494 alla media di 146,008 kmh; 2. Michelotti a 41"046; 3. Ruscalla a 42"889; 4. Mattio a 54"318; 5. Passerini a 55"822 (tutti su 911 Carrera Cup). **Classifica classe 4:** 1. Grassi (911 Carrera Cup) 14 giri in 30'20"213; 2. Amthor (911 Carrera Cup) a 0"798. 3. Scarpetta (911 Carrera Rs) a 1'09"961. 4. Cattaneo (911 Carrera Rs) a 1'20"071. 5. Lanari (911 Carrera Cup) a 1'27"324.

SALITA DI ORVIETO

Emilio Scola è il castellano

ORVIETO — Prima vittoria assoluta della carriera per Emilio Scola nella 23. cronoscalata della Castellana davanti a Giuliano Peroni e Domenico Scola che ha portato al debutto nelle salite il Prototipo Breda. In Gr. A facile successo di Germano Nataloni. Farruggio ha vinto il Gruppo N.

Orvieto (Tr), 1 maggio 1994

Classifica assoluta: 1. E. Scola (Osella Pa9-Bmw) in 3'54"00 alla media di 116,923 kmh; 2. G. Peroni (Bogani) a 3"09. 3. D. Scola (Breda-Bmw) a 6"30; 4. Faggioli (Lucchini) a 7"73; 5. Bielanski (Hydra) a 9"77; 6. Reda (Lucchini) a 9"99; 7. Iacoangeli (Bmw M3) a 15"23; 8. Breschi (Lucchini) a 17"18; 9. Mangini (Bogani) a 18"57; 10. Nataloni (Lancia Delta 16v) a 26"15.

SALITA VAL SAVIORE

Con la C3 Baribbi super

CEVO — Ezio Baribbi potendo utilizzare la sua vecchia Osella Pa9/90 C/3 ha vinto a mani basse la 2. edizione della Cronoscalata della Val Saviore davanti a Mauro Nesti su Lucchini C/N e a Rodolfo Afuzzoni su Osella Pa10. In Gruppo A successo di Walter Santus su Opel Astra, mentre in Gruppo N vittoria di Barbieri su Bmw M3.

Cevo (Bs), 1 maggio 1994

Classifica assoluta: 1. Baribbi (Osella Pa 9/90) in 3'09"82; 2. Nesti (Lucchini-Bmw) a 5"75; 3. Aguzzoni (Osella Pa10-Bmw) a 9"99; 4. Paganucci (Trc-Bmw) a 13"61; 5. Tambone (Osella Pa9/90) a 23"17; 6. «Peter» (Lucchini) a 25"95; 7. Panzeri (Osella Pa10) a 29"10.

RALLYSPRINT A CREMONA

Chimentin in Val Padana

CREMONA — Dominio assoluto dei vicentini Chimentin-Santi al volante della loro Peugeot 205 Gti Gr. A alla 6. edizione del Valpadana Rally. Al secondo posto i cremonesi Bregalanti-Quarantani anche loro su Peugeot 205 Gti. Terzi assoluti e primi di Gr. N, Franzoni-Ballini con una Opel Astra Gsi.

Cremona, 1 maggio 1994

Classifica assoluta: 1. Chimentin-Santi (Peugeot 205 Gti) in 12'21"; 2. Bregalanti-Quarantani (Peugeot 205 Gti) a 14". 3. Franzoni-Ballini (Opel Astra Gsi) a 25". 4. Travagin-Ponzetti (Renault 5 Gt Turbo) a 25". 5. Buetti-Torresani (Peugeot 205 Rallye) a 29". 6. Vacchelli-Maderi (Alfa Romeo 75 Ts) a 34"; 7. Frusconi-Masseroni (Renault 5 Gt Turbo) 34".

PORTUGAL

SEGUI IL CIRCUS CON NOI!

GP SPAGNA
VOLI DI LINEA IBERIA
TRE NOTTI HOTEL 4 STELLE
BIGLIETTI TRIBUNA G
DA LIT. 960.000

... per tutti gli altri Gran Premi: biglietti garantiti in tribuna alberghi selezionati viaggi personalizzati

Le Monde Travel Service

00146 Roma
V. P. Biaserna, 12
Tel. 06/5576824
06/5580602
Fax: 06/5578955

NUMERO VERDE 1678-62188

BIAGI

Maurizio Monforte, sopra, con una 911 Carrera si è imposto nella gara del monomarca Porsche riservata alle classi 3 e 4. Il pilota milanese è stato il dominatore, in testa dall'inizio alla fine della gara. Sul traguardo ha preceduto, con un distacco di circa 10", Ruggero Grassi

OTTAVIANI 2. A FORLI

In Romagna domina De Cecco

FORLÌ — L'equipaggio friulano De Cecco-Masti ha dominato il 3. Rally Città di Forlì. I portacolori della Scuderia Friuli hanno vinto 6 speciali, lasciando all'equipaggio cesenate Ottaviani-Gentili il ruolo di inseguitori.

Forlì, 1 maggio 1994

Classifica assoluta: 1. De Cecco-Masti (Ford Escort Cosworth) in 45'14"; 2. Ottaviani-Gentili (Ford Sierra Cosworth) a 43". 3. Lorenzetto-Severini (Lancia Delta 16V) a 1'10". 4. Babugani-Levi (Ford Escort Cosworth) a 1'55"; 5. Clerici-Strocchi (Lancia Delta 16V) a 2'06". 6. Pasa-Congaro (Bmw M3) a 2'10". 7. Rigo-Comencini (Bmw M3) a 2'20". 8. Billi-Ulivi (Opel Kadett 16V) a 2'30"; 9. Zangheri-Palombi (Lancia Delta Hf) a 2'34"; 10. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa 33) a 2'42".

L'ALTRA DOMENICA

TUTTO QUANTO FA REPORTAGE E ANCHE DI PIU'

I TOP E I FLOP

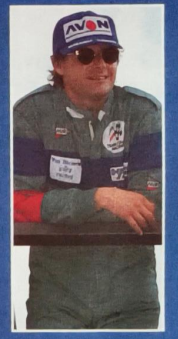
FABIAN PERONI
1. in F.2000 alla 3. gara, lasci pure le Gt al padre...

LARENO GRASSINI
Dall'89 a secco in Coppa Italia è primo a Pistoia

TONY KANAAN
Doveva dominare sempre con gliene va dritta una...

MENO MALE CHE SIAMO IN TEMPI DI CRISI ECONOMICA, SENNÒ INVECE DI 21 GARE QUANTE SE NE SAREBBERO CORSE NEL WEEKEND DEL 25 APRILE? VIA ALLORA AL NOSTRO VIAGGIO ATTRAVERSO UNA DOMENICA BESTIALE, E VIVACISSIMA...

O tivvù dal piede peso



Caro De Adamich hai chiuso. Guido Schittone, terzo a Varano è ora secondo nel campionato di F. Ford. E in Tv potrà pontificare anche lui...

...QUA LÀ GT ...MANCHE

Prima vinco io, poi vinci tu. L'importante è che la lotta sia incerta (ehm!) ehm!) pag. 95

OGLIARI CHE BELLA LA GITA AL LAGO

ERANO CINQUE ANNI CHE IL TENACE GIACOMO CI PROVAVA MA A LUINO AVEVA SEMPRE DEI GUAI. LUCIO GUIZZARDI, SECONDO, SOSTIENE, ALLORA CHE 5 O 6 ANNI AVREBBERO FATTO POCA DIFFERENZA PER OGLIARI, IN COMPENSO LUI SAREBBE STATO IL PRIMO...

Clio bravo

Jella per il nostro kartista Di Gianvito, velocissimo in prova ma Ko in un contatto in batteria. Debutto col botto a pag. 92

IL DEBUTTO

L'iniziativa Autosprint-Renault ha portato in gara sulla Clio, **Piergiorgio Di Gianvito**
A Varano il ventunenne kartista abruzzese ha ottenuto in prova un bel tempo. E in gara...

a cura di **PIETRO GASPARRI**

Prosegue l'iniziativa di Autosprint e Renault di far correre giovani e promettenti kartisti nelle gare di Coppa Clio con una vettura messa a disposizione del selezionato di turno. Questa volta, in occasione della seconda prova della Coppa Italia che si è corsa a Varano, è toccato a Piergiorgio Di Gianvito, 21 anni e mezzo, di professione meccanico nell'officina paterna a S. Egidio alla Vibrata. Quando hai saputo dell'iniziativa di Autosprint tu speravi di essere tra i convocati alla guida di una Clio in Coppa Italia?

«Sinceramente sì — **dichiara Piergiorgio** — visti i miei precedenti risultati ottenuti in kart pensavo proprio di essere convocato, magari non così presto».

— E al tuo attivo tra i kart che cosa hai?

«A parte le numerose gare vinte, nel 1990 ho conquistato il campionato Italiano nella 125 Nazionale».

— Tornando alle Clio, chi ti ha annunciato la notizia che saresti stato convocato per la gara di Varano?

«Personalmente non ho parlato con nessuno della Fik. A darmi la notizia è stato mio padre. Sul momento pensavo scherzasse, poi invece ho subito capito che la cosa era vera e in testa mi sono frullati tanti pensieri. Devo essere sincero l'emozione mi ha messo addosso una grande agitazione».

— Poi ti sei tranquillizzato?

«La mia agitazione è proseguita fino al momento di salire in macchina. Non avevo mai disputato una gara in auto».

— Quando sei salito sulla Clio?

«Il giovedì mattina ho iniziato a provare. I meccanici mi hanno subito messo a mio agio. Così giro dopo giro ho iniziato a "capire" la vettura. Sono rientrato spesso ai box per spiegare ai tecnici le mie indicazioni per la messa a punto. È bastato poco, per avere tra le mani una Clio perfetta. Almeno per me».

In prova sono arrivato a otto decimi da De Lorenzi La ritengo una buona prestazione

— Chi ti ha visto in prova ha avuto l'impressione che tu andassi veramente forte.

«Ho fatto del mio meglio. Alla fine sono riuscito a realizzare il 17° tempo su 42 concorrenti, con un distacco di 8 decimi da De Lorenzi, il migliore di tutti. Tutto sommato la ritenevo una buona prestazione tanto ero talmente motivato...».

— In gara che cosa è successo?

«Ho fatto una buona partenza, poi alla prima curva mi sono trovato davanti uno in testacoda. Ho cercato di schivarlo ma quello mi ha centrato nella parte posteriore. Ho tentato di proseguire, ma il parafango fregava nella ruota e così ho preferito fermarmi. L'esperienza è finita lì».

— Ora che cosa farai? Tenterai nuovamente in auto o proseguirai con i kart?

«Per il momento penso proprio che le auto dovrò dimenticarle. Il lavoro mi impegna troppo, per andare forte con le macchine da corsa c'è bisogno di molto tempo da dedicare alle prove e alla messa a punto della vettura. Proseguirò sicuramente con i kart, con quelli non ho problemi. Certo correre in auto è molto più divertente, ma d'altra parte bisogna accontentarsi di quello che può passare il convento».

ACTION

Di Gianvito in prova: la sua gara è durata meno di un giro

PHOTO4

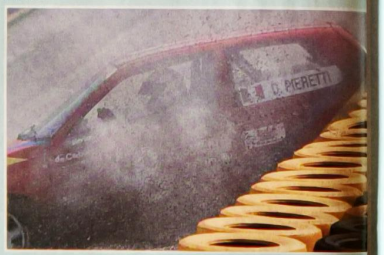


PHOTO4

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano de' Melegari (Pr), 24 aprile 1994
Coppa Italia Renault Clio
2. prova della serie
Le classifiche
Finale: 1. De Lorenzi 22 giri in 21'39"42 alla media di 109,709 km/h; 2. Scieghi a 4"23; 3. Brescia a 5"02; 4. Salvadori a 6"52; 5. Abriola a 7"75; 6. Vivarelli a 8"09; 7. Pedrini a 13"26; 8. Campani a 16"09; 9. Sansoni a 18"08; 10. Leoni a 18"79; 11. Cima a 22"37; 12. Pirro a 25"53; 13. «Drive» a 36"53; 14. Caruso a 37"93; 15. Medici a 38"87; 16. Cesarini a 45"79; 17. Liera a 57"14; 18. Schiatti a 1 giro; 19. Silva a 6 giri; 20. Muccio a 11 giri.
☐ **Giro più veloce:** De Lorenzi in 57"937 alla media di 111,845 km/h.
1. batteria: 1. De Lorenzi 12 giri in 11'41"21 alla media di 110,893 km/h; 2. Brescia a 0"93; 3. Muccio a 5"28; 4. Vivarelli a 9"91; 5. Cima a 14"04; 6. Liera a 15"14; 7. Sansoni a 16"34; 8. Pieretti a 19"01; 9. Medici a 22"80; 10. Pedrini a 23"23; 11. Cesarini a 31"43; 12. Schiatti a 33"13; 13. Bozzetti a 35"55; 14. Di Bari a 39"89; 15. Ragosta a 51"71; 16. Cardullo a 1 giro.
☐ **Giro più veloce:** 1. De Lorenzi in 57"819 alla media di 112,073 km/h.
2. batteria: 1. Campani 12 giri in 11'47"18 alla media di 109,957 km/h; 2. Schieghi a 5"77; 3. Ferrazzano a 6"55; 4. Abriola a 6"85; 5. Salvadori a 7"19; 6. Silva a 7"56; 7. «Drive» a 9"04; 8. Leoni a 9"42; 9. Caruso a 12"94; 10. Pitorri a 20"94; 11. Vivarelli a 22"28; 12. Pirro a 22"92; 13. Dal Cucco a 24"33; 14. Banfi a 27"43; 15. Petrigliari a 32"89; 16. Gherardi a 34"13; 17. Piano a 56"27; 18. Mercadante a 1 giro; 19. Angelucci a 6 giri.
☐ **Giro più veloce:** 1. Campani in 58"32 alla media di 111,099 km/h.
La Coppa (dopo la seconda prova): 1. De Lorenzi 31 punti; 2. Pedrini 14; 3. Leoni e Salvadori 13; 5. Scieghi 12; 6. Brescia 10; 7. N. Campani 9; 8. Targett 8; 9. Sansoni ed Abriola 6.

COPPA CLIO ☐ SCIEGHI È SECONDO E...

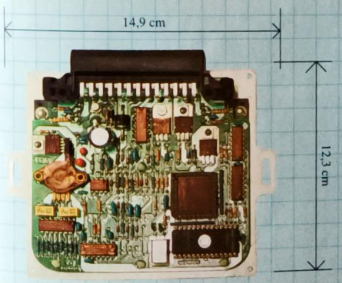
Per De Lorenzi un successo spettacolare

VARANO — Non ha lasciato nemmeno le briciole agli avversari Andrea De Lorenzi, nella seconda prova della Coppa Renault Clio. Il pilota di Ravenna, vincitore lo scorso anno nel Coppa Clio Junior, reduce dalla vittoria nella gara di apertura di Vallelunga, ha subito messo in chiaro quelli che sono i valori in campo in questa ventesima edizione del monomarca Renault. Miglior tempo nelle qualifiche, vittoria nella batteria di qualificazione nella finale e giro più veloce in entrambe le gare, questo lo «score» del pilota della Moreno Motor Company sul circuito di Varano. Ciò rende superfluo ogni tipo di commento alla sua prestazione. Fortunatamente a ravvivare lo spettacolo ci hanno pensato Scieghi e Brescia, in un acceso duello per la seconda posizione, conclusasi con i piloti classificati nell'ordine. Al via dei 22 giri della finale, De Lorenzi non aveva esitazioni, portandosi dalla «pole» al comando della gara, leadership che come detto, manterrà fino al termine. Un primo contatto si verificava tra Nino Campani, vincitore della seconda batteria, e Romeo Muccio, in lotta per la terza posizione. I due finivano fuori alla parabolica, Campani riusciva a ripartire molto attardato, ma con la determinazione giusta per prodursi in una entusiasmante rimonta che lo ha portato fino all'8° posto finale. Mentre De Lorenzi prende il largo, la lotta per la seconda posizione si fa intensa, coinvolgendo Brescia, Scieghi, Salvadori, Abriola e Vivarelli. Al 17° giro Scieghi riesce finalmente a superare l'avellinese Aldo Brescia, il quale non demorde, tentando fino al termine di recuperare la posizione. La bandiera a scacchi sventola per prima su De Lorenzi, davanti al quintetto che aveva movimentato la lotta per le posizioni di rincalzo, con Scieghi e Brescia nell'ordine su tutti. Ottimo settimo posto per il ventiduenne Andrea Pedrini, il quale partito dalla ventesima posizione dello schieramento, si è prodotto in una spettacolare rimonta, riuscendo a conquistare il primo posto tra gli Junior. Sfortunato invece il giovane kartista, Di Gianvito, selezionato dalla giuria Fik per guidare la vettura con i colori di Autosprint, si è ritirato al primo giro della batteria di qualificazione per incidente.

Alessandro Biagi

e Lorenzi, sopra, festa sin dal imo giro, vecede Brescia e alla fine rminerà al terzo sto. Scieghi, a stra, dopo una ettacolare lotta conquistato la zza d'onore. rruento Pieretti, inistra, termina si, a ridosso lla barriera, la a gara sul rcuito rmense

ACTION



TDD.

LA GIUSTA DIMENSIONE DELL'ELETTRONICA.

CENTRALINE DI INIEZIONE ELETTRONICA PER GRUPPI A E GRUPPI N A PARTIRE DA £. 690.000
TDD Srl - Via A. Sciesa, 12 - BOLOGNA - Tel. 051/40.34.82 - Fax 051/40.34.84

Supercar: rinasce il Trofeo Sz

Totalmente scomparse le Alfa Romeo Sz possono essere una delle soluzioni a breve termine per rimpinguare lo schieramento delle Supercar Gt. Con la collaborazione della Momo Corse, la Peroni Promotion ha «inventato» un Trofeo Sz Pirelli-Coppa Momo Corse che prevede una classifica propria e dei premi in pneumatici e materiale Momo Corse sia per le gare, che per la classifica finale. Ecco un'ottima iniziativa per far tornare le Alfa nella serie Supercar Gt.

■ **SVEGLIA MANCATA.** Fabio Signoretti ed Andrea Peverini, possessori di una Ferrari 348 Challenge, avevano ottenuto di disputare ciascuno una delle due gare in programma al Mugello. Il due amici romani, però, la domenica non si sono svegliati in tempo arrivando in autodromo quando già la prima gara era stata disputata. Alla seconda ha preso parte Signoretti classificandosi ventiduesimo. L'appuntamento è... per la prossima sveglia!

Tra le 348 ora Cutrera è il leader

Dopo l'appuntamento toscano del Challenge Ferrari 348 (a questo punto si sono disputate quattro gare) Paolo Cutrera vincitore della 2. gara è in testa alla serie. Al Mugello ha esordito Massimo Monti che è risultato vincitore della prima gara. Ad insidiare da vicino la leadership di Cutrera c'è comunque Romano 3. e 4 al Mugello. Ecco di seguito la classifica provvisoria del Challenge.

1.	**Cutrera**	p. 47
2.	**Romano**	40
3.	**Micangeli**	37
4.	**Monti**	35
5.	**Massa**	30

■ **RAGAZZI.** Per il campione in carica del Challenge 348, Roberto Ragazzi, questo inizio di stagione non è stato certamente dei più fortunati. In quattro gare infatti (due per ogni appuntamento) non ha visto il traguardo neanche una volta. Al Mugello, a causa di uscite di pista, a Monza invece era stato bloccato dai Commissari Sportivi per un rinforzo ritenuto irregolare. Come si dice? Dagli altari...

CHALLENGE 348 □ A CUTRERA LA 2. GARA E...

All'esordio è super Monti

SCARPERIA — Massimo Monti esordisce e vince, ma in testa al campionato va Paolo Cutrera. Questo è il responso del secondo appuntamento del Challenge Ferrari 348, disputato sul circuito del Mugello. Monti, costretto a saltare la gara di apertura a Monza per un ritardo di preparazione della vettura, ha comunque imposto il suo ritmo fin dalle prove, conquistando la pole-position davanti a Marzio Romano. Al semaforo verde della prima gara, tuttavia, è stato quest'ultimo a scattare meglio ed a portarsi al comando, con Monti in scia. Il bolognese già nel corso del 1. giro ha infilato l'avversario, che a sua volta si è riportato al comando sul rettilineo dei box. Poi, a metà del 2. giro, il secondo e definitivo sorpasso di Monti alla «Casanova»; da quel momento il bolognese non è più stato ripreso, ma alle sue spalle si è scatenata la lotta per il secondo posto tra Romano, l'austriaco Baron, Ragazzi, Brambilla e Cutrera. La lotta, serratissima, ha visto un continuo scambio di posizioni; alla fine la piazza d'onore se l'è aggiudicata Cutrera, autore di una splendida gara, superando Romano proprio nell'ultimo giro. Nello stesso giro è uscito di pista Ragazzi, toccato da Baron; quest'ultimo è stato poi squalificato nel dopo gara per scorrettezze. Molto movimentata anche la seconda gara, accorciata di un giro per via di una sospensione in partenza. Monti è scattato subito in testa con dietro Barilla impegnato a controllare Pietra e Cutrera. Quest'ultimo al 2. giro è stato superato da Romano, che è andato ad insidiare subito la posizione di Pietra. Il duello tra i due si è però concluso al 4. passaggio alla «San Donato» a causa di un contatto in staccata; per Pietra la gara finiva lì, mentre Romano riusciva a ripartire perdendo solo due posizioni. In testa era sempre Monti tallonato da Barilla e da Cutrera, che aveva approfittato del contatto tra Pietra e Romano e si era portato a ridosso dei primi. Il milanese al 7. giro ha avuto ragione anche di Barilla; nello stesso momento il capofila Monti, a causa di un improvviso calo del motore, ha iniziato a perdere vistosamente terreno. È stato quindi costretto a cedere la testa della gara a Cutrera e, nel corso dell'ultimo giro, anche la seconda piazza a Barilla. Dietro ai tre hanno concluso Romano, Micangeli e Giraudi; non ha visto il traguardo invece Ragazzi, giratosi alla «San Donato» quando era 4.

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 24 aprile 1994

Challenge Ferrari 348 3. e 4. gara della serie

La classifiche

1. Gara: 1. Monti 10 giri in 22'37"610 alla media di 139,062 kmh; 2. Cutrera a 2"933; 3. Romano a 4"022; 4. Barilla a 6"300; 5. Benaduce a 6"499; 6. Giraudi a 8"307; 7. Micangeli a 8"729; 8. Pietra a 18"321; 9. Baso a 26"656; 10. Benusiglio a 27"287; 11. Errani a 27"621; 12. Massa a 29"362; 13. Castellano a 36"219; 14. Polani a 37"347; 15. Malucelli a 40"511; 16. Masselli a 43"853; 17. Moncini a 45"523; 18. Jager a 1'14"877; 19. Ragazzi a 1 giro; 20. Presicci a 1 giro; 21. Cianfoni a 4 giri; 22. Rossi a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Micangeli in 2'14"009 alla media di 140,900 kmh.

2. Gara: 1. Cutrera 9 giri in 20'24"196 alla media di 138,816 kmh; 2. Barilla a 0"538; 3. Monti a 1"404; 4. Romano a 5"395; 5. Micangeli a 11"129; 6. Giraudi a 11"658; 7. Castellano a 19"387; 8. Baso a 22"507; 9. Benusiglio a 26"397; 10. Errani a 23"559; 11. Polani a 24"556; 12. Rossi a 25"608; 13. Baron a 26"560; 14. Massa a 20"501; 15. Masselli a 40"652; 16. Malucelli a 40"923; 17. Moncini a 41"696; 18. Benaduce a Signoretti a 1'20"308; 23. Ragazzi a 1 giro.

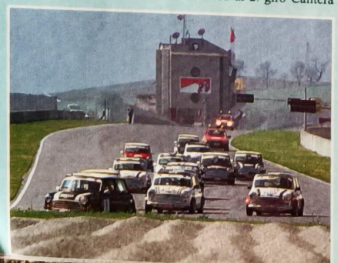
□ **Giro più veloce:** Cutrera in 2'13"721 alla media di 141,204 kmh.

MINI CUP □ BIS DI CAPPELLI

Monomarca in ripresa

SCARPERIA — Grande bagarre per questa terza prova e solo negli ultimi giri della corsa le posizioni in testa alla gara si sono stabilizzate a riprova che il monomarca inglese può avere una sua precisa identità, sempre che si riesca ad avere un maggior coinvolgimento della Rover e dei suoi concessionari per aumentare il numero dei partenti. Seconda autorevole vittoria stagionale per Paolo Cappelli al volante di una vettura curata, come quella di Cantera, da Adolfo Romani. Al via Romana Bernardoni è la più rapida ad avviarsi. La ragazza cerca di prendere il largo, ma Cappelli già alla prima staccata riesce ad accodarsi respingendo un deciso attacco di Cantera. Il duello tra Cappelli e la Bernardoni sembra voler caratterizzare anche questa gara ed i due si superano più di una volta nel corso del primo giro. Le scie si sentono molto ed al 2. giro Cantera passa in testa davanti a Cappelli, Bernardoni, Betuzzi ed Angiolini, mentre Pace è già staccato, con una vettura non certo all'altezza delle migliori. A metà gara l'irrequieto Angiolini mette fuori causa con una toccata Romana Bernardoni. Ne fa le spese anche Cantera che retrocede in quinta posizione, mentre Romana è addirittura undicesima. In testa alla corsa passa Cappelli e Bertuzzi, nonostante un testacoda al quinto giro, riesce a mantenere il secondo posto. Cantera, con qualche problema di assetto per l'urto piega in un bel duello per il terzo posto le resistenze di Vaccari, Lanciani e Dal Gal.

m. m.



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 24 aprile 1994

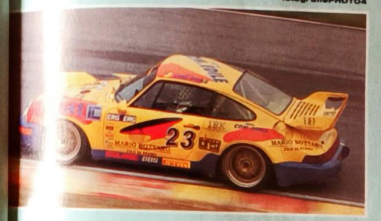
Mini Cooper Cup

3. gara della serie

La classifica: 1. Cappelli 8 giri in 21'17"307 alla media di kmh 118,261; 2. Bertuzzi a 3"212; 3. Cantera a 10"682; 4. Dal Gal a 11"194; 5. Vaccari a 11"915; 6. Lanciani a 12"059; 7. Bernardoni a 18"450; 8. Angiolini a 27"078; 9. Pace a 31"077; 10. Carrano a 34"171; 11. Peroni S. a 51"180; 12. Castellano V a 1'20"355; 13. Di Sora a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Bernardoni in 2'37"190 alla media di 120,122 kmh.

fotografiePHOTO4



onti e Cutrera in bagarre, in alto, Challenge 348. due hanno vinto a gara ciascuno l'appuntamento del Mugello. Sopra, Giorgio Rebai con la orsche vincitore del 2. ggruppamento a le Supercar. A fianco Larrauri, primo nella 2. gara Gt. A sinistra, partenza della Mini Cup con la Bernardoni e appelli davanti a tti: alla fine sarà quest'ultimo a vincere.

SUPERCAR □ D'AMORE BATTUTO IN VOLATA

Sartori suda e ha la meglio

SCARPERIA — Secondo un copione ormai collaudato le Ferrari F 40, anche sul tracciato toscano, l'hanno fatta da padrone e se nella seconda gara era scontata la vittoria di Oscar Larrauri. L'unica incertezza sulla carta era data dall'esito del duello tra Luca Sartori e Federico D'Amore nella prima gara. Ha vinto Sartori, ma quanta fatica a contenere un D'Amore che comunque, mantenendosi sempre negli «scarichi» del compagno di squadra, non ci sembra abbia mai voluto tentare un attacco deciso. Per il titolo sono invece proprio i piloti Porsche a farla da padroni con De Castro che ha preso il largo davanti a Ramacciotti che, nonostante i molti problemi della sua Nissan, è al secondo posto assoluto. Ora, con un mese di pausa, per la rinuncia di Pergusa, sarà interessante vedere se si riuscirà a rinfoltire lo schieramento. Al via della prima gara parte bene dalla pole Luca Sartori al quale si accoda D'Amore, Colombo non riesce a tenere il ritmo dei primi, mentre Giorgio Rebai domina il 2. raggruppamento nel quale Trione non riesce a contenere nemmeno Dazzan per problemi di assetto sull'anteriore della sua Ferrari 348 Gt. Negli altri raggruppamenti De Castro, pur partito in ultima fila, alla fine piega la resistenza di Fabian Peroni, peraltro afflitto da problemi al turbo e di benzina. Ramacciotti accusa problemi di gomme alla sua Nissan e deve dare via libera all'Alfa Romeo Sz di Raimondo Raimondi. Nella seconda gara Oscar Larrauri si allunga subito, ma Sartori finalmente convinto delle proprie possibilità non molla segnando anche il giro più veloce. Negli ultimi giri la F.40 di Larrauri accusa problemi di freni e l'argentino deve far ricorso a tutta la sua classe per controllare la vettura soprattutto alla fine del rettilineo principale. Negli altri raggruppamenti cambia poco con Rebai sempre solitario nel secondo e con Trione che, pur avendo risolto i problemi della prima gara, non riesce a mantenere il ritmo del pilota della Porsche. Nel terzo Fabian Peroni galvanizzato dal bel successo in F. 2000 tenta di ripetersi e fino ad un giro dalla fine riesce a stare davanti a De Castro, poi rimasto senza freni alla sua Mazda, lascia via libera all'avversario accontentandosi del secondo posto. Stesso copione nel quarto con Riccardo Raimondi davanti a Ramacciotti.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 24 aprile 1994

Campionato Italiano Supercar

5. e 6. gare della serie

Le classifiche

Assoluta 1. gara: 1. Sartori (Ferrari F 40) 11 giri in 22'33"393 alla media di 153,467 kmh; 2. D'Amore (Ferrari F 40) a 0"143; 3. Colombo (Ferrari F 40) a 9"502; 4. G. Rebai (Porsche Rsr) a 39"874; 5. Dazzan (Porsche Rsr) a 1'07"271; 6. Trione (Ferrari 348 Gt) a 1'59"225; 7. De Castro (Porsche 911); 8. F. Peroni (Mazda Rx7) a 2'02"388; 9. Spagnoli (Porsche Carrera) a 2'12"169; 10. Zoccali (Porsche 911) a 1 giro.

1. raggruppamento: 1 Sartori 11 giri in 22'33"393 media 153,467 kmh; 2. D'Amore a 0"143; 3. Colombo a 9"502 (tutti su Ferrari F 40).

□ **Giro più veloce:** D'Amore in 2'00"751 alla media di 156,371 kmh.

2. raggruppamento: 1. G. Rebai (Porsche Rsr) 11 giri in 23'13"267 alla media di 149,075 kmh; 2. Dazzari (Porsche Rsr) a 27"397; 3. Trione (Ferrari 348 Gt) a 1'19"351.

□ **Giro più veloce:** Rebai in 2'04"215 alla media di 152,010 kmh.

3. raggruppamento: 1. De Castro (Porsche 911) 11 giri in 24'35"781 alla media di 140,740 kmh; 2. F. Peroni (Mazda Rx7) a 4"750; 3. Spagnoli (Porsche 911) a 9"781; 4. Zoccali (Porsche 911) a 1 giro.

Giro più veloce: De Castro in 2'11"141 alla media di 143,982 kmh.

4. raggruppamento: 1. Raimondo Raimondi (Ar-Sz) 10 giri in 23'03"557 alla media di 136,474 kmh; 2. Ramacciotti (Nissan 300 Zx) a 8"349.

□ **Giro più veloce:** Ramaciotti in 2'16"231 alla media di 138,602 kmh.

Assoluta 2. gara: 1. Larrauri (Ferrari F 40) 11 giri en 22'10"120 alla media di 156,152 kmh; 2. Sartori (Ferrari F 40) a 0"396; 3. Colombo (Ferrari F 40) a 37"785; 4. G. Rebai (Porsche Rsr) a 56"972; 5. Trione (Ferrari 348 Gt) a 1'14"395; 6. Dazzan (Porsche Rsr) a 1'29"276; 7. De Castro (Porsche 911) a 2'07"076; 8. F. Peroni (Mazda Rx7) a 2'12"256; 9. Spagnoli (Porsche 911) a 1 giro; 10. Raimondi (Alfa-Sz) a 1 giro.

1. raggruppamento: 1 Larrauri 11 giri in 22'10"120 alla media di 156,152 kmh; 2. Sartori a 0"396; 3. Colombo a 37"785 (tutti su Ferrari F 40).

□ **Giro più veloce:** Sartori in 1'58"931 alla media di 158,764 kmh.

2. raggruppamento: 1. G. Rebai (Porsche 911) 11 giri in 23'07"092 alla media di 149,739 kmh; 2. Trione (Ferrari 348 Gt) a 17"423; 3. Dazzan (Porsche Rsr) a 32"304.

□ **Giro più veloce:** Rebai in 2'04"716 alla media di 151,399 kmh.

3. raggruppamento: 1. De Castro (Porsche 911) 11 giri in 24'17"196 alla media di 142,535 kmh; 2. F. Peroni (Mazda Rx7) a 5"180; 3. Spagnoli (Porsche 911) a 1 giro; 4. Zoccali (Porsche 911) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Peroni in 2'10"600 alla media di 144,570 kmh.

4. raggruppamento: 1. Riccardo Raimondi (Alfa-Sz) 10 giri in 23'07"929 alla media di 136,044 kmh; 2. Ramacciotti (Nissan 300 Zx) a 3"756.

□ **Giro più veloce:** Raimondi in 2'16"642 alla media di 138,185 kmh.

Il campionato (dopo sei gare): 1. De Castro 70 punti; 2. Ramacciotti 52,5; 3. Dazzan 52; 4. G. Rebai 50; 5. Trione 43; 6. Monforte 40; 7. Colombo 39; 8. Sartori 37; 9. B. Rebai, Zoccali 35; 11. Larrauri 33; 12. F. Peroni 30.

LO STRANIERO

Ha scelto l'Italia per il suo alto livello di competitività Dopo la F. 2000 '94, Takahashi pensa già a F. 3 e F. 3000

INNOCENZO BONELLI

È nato a Osaka, in Giappone, venti anni fa. A undici ha cominciato a correre in kart, affrontando diverse categorie. Due anni fa è venuto a correre in Italia, prima nella classe 100 Nazionale e poi nella 125 dove, lo scorso anno, ha conquistato il terzo posto nel Campionato Mondiale. Ed ora Tsuyoshi Takahashi è impegnato nel Trofeo Fisa di Formula 2000, al volante di una Dallara 392-Alfa Romeo del team Assosport di Riccardo Venturelli.

ACTION

L'esperienza in kart mi ha soddisfatto In Formula ora miglioro a ogni gara E posso...

— Ma per quale motivo hai scelto proprio l'Italia?

«Ritengo che i campionati che si svolgono in Italia — dice il giovane giapponese — siano molto selettivi, la qualità di piloti e squadre è di livello decisamente elevato. Sono campionati quindi nei quali un giovane può veramente imparare qualcosa».

— «Come è stato l'impatto con le monoposto?

«Non è stato facile; sono salito sulla macchina per la prima volta alla fine di febbraio, e neanche un mese dopo ero già impegnato in gara a Monza. Prima di quel momento avevo corso solamente in kart, e oltretutto non conoscevo quasi per niente le piste; per me quindi le prime tre gare della stagione sono state un'avventura».

— Un'avventura che comunque non sta andando male: hai terminato tutte e tre le gare ottenendo un nono, un settimo ed un undicesimo posto.

«Sono risultati incoraggianti, ma non ancora soddisfacenti; il mio obiettivo infatti è vincere delle gare prima di fine stagione. Penso che sui circuiti dove sono riuscito a provare, cioè Varano e Vallelunga, ci sia la possibilità di puntare al risultato. Non dico però che voglio vincere subito, ci vorrà ancora del tempo e devo accumulare ancora esperienza; penso che i risultati cominceranno a venire dopo la gara di Imola».

— È una speranza?

«No, è qualcosa di più; mi accorgo infatti di migliorare di gara in gara, di capire sempre più la macchina ed i problemi della messa a punto. Quindi credo di avere le possibilità intanto di andare a punti, e poi anche di vincere».

— Ma quali sono i tuoi obiettivi per il futuro?

«La Minardi Japan, in modo particolare il suo direttore Tadashi Sasaki, ha impostato per me un programma triennale: Formula 2000, Formula Tre oppure Formula Renault, e infine Formula 3000. Un programma che può essere rispettato solo se riuscirò ad essere vincente in tutte le categorie, altrimenti non vale la pena proseguire. Se però tutto procede bene, e se Minardi vorrà, non è escluso che...».

F. 2000 □ FAMÀ HA PROBLEMI TECNICI

Peroni è... spumeggiante

SCARPERIA — Fabian Peroni ha centrato al Mugello la sua prima vittoria nel Trofeo Fisa Formula 2000. Un successo perentorio, ottenuto con ampio margine sugli avversari, che porta il diciannovenne romano in testa alla classifica della serie a pari punti con Nino Famà. Un successo giunto anche un po' a sorpresa: nelle prove di qualificazione Peroni non era andato oltre il 5. tempo, e questo non lo poneva certo tra i favoriti della gara. In griglia di partenza era preceduto dai suoi compagni di squadra Gaston Mazzacane (pole-position) e Sergio Alaux, e da Francesco Merendino e Nino Famà. Ed è stato proprio quest'ultimo, con una bellissima partenza dalla 2. fila, a portarsi subito al comando della gara. La sua leadership però è durata solo un giro, fino a quando Mazzacane lo ha passato di potenza sul rettilineo del box. Con Mazzacane in testa e Famà 2., si è accesa la lotta tra Merendino, Saleri e Peroni per la terza piazza; ma il siciliano ha dovuto abbandonare già al 3. passaggio, causa un'uscita di pista alla «Biondetti». Al 5. giro Peroni, che si era messo all'inseguimento di Famà, ha superato il modenese alla staccata della «Bucine» portandosi al 2. posto; che è diventato il 1. al giro successivo, grazie ad un errore di Mazzacane alla variante «Poggio Secco» che costringeva il pilota argentino al ritiro. Nello stesso giro Saleri è riuscito a conquistare la seconda posizione ai danni di Famà, che non ha potuto opporre una gran-

Ottima in F. 2000 è stata la partenza di Famà, in alto, che dalla seconda fila si è portato subito al comando; una Dallara datata '91 non gli ha però permesso di mantenere la posizione e si è dovuto accontentare del terzo posto dietro a Saleri, sopra, autore di una bella rimonta, e Peroni. Il giovane romano ha vinto con oltre 3" di margine

Foto PHOTO4

resistenza all'attacco
bresciano causa un
zo leggermente infe-
. A partire da questo
mento Peroni è stato
unque sempre in gra-
di tenere un ritmo leg-
nente superiore al ri-
Il distacco si è così
tenuto, anzi è leg-
mente aumentato, fino
raguardo che ha saluta-
Peroni vincitore di que-
terza prova della serie.
ri scossoni la gara non
ha avuti, se si eccettua
esta-coda che ha co-
tto al ritiro Alaux
ndo si trovava in 5.
zione.

Innocenzo Bonelli

CITÀ IN CIRCUITO

eria (Fi), 24 aprile 1994
feo Fisa Formula 2000
ra della serie

classifica: 1. Peroni (Dallara 392-Spiess) 21 giri in 38'41"734 alla dia di 170,787 km/h; 2. Saleri (Dallara VW Spiess) a 3"811; 3. Famà (Dallara 391-Alfa Romeo) a 9"988; 4. Dubbini (Dallara 392-VW Spiess) a 29"019 maduzzi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 710; 6. Raimondi (Dallara 392-Alfa neo) a 44"466; 7. Meloni (Dallara Alfa Romeo) a 47"884; 8. Vergani llara 391-Alfa Romeo) a 1'03"155; remmenos (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1'30"734; 10. Premoli (Ralt 35-Alfa Romeo) a 1'34"553. 11. Tashi (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1"764, 12. Margelli (Dallara 392-Alfa neo) a 1'40"788. 13. «John Jay» llara 392-Alfa Romeo) a 1 giro; 14. ch (Dallara 392-VW Spiess) a 9 giri.

Giro più veloce: Peroni in 1'49"088 media di 173,089 km/h.

ifica (dopo tre gare): 1. Famà, Punti 19; 3. Saleri 12; 4. Dubbini, acane 9; 6. Merendino 4; 7. Vergaaimondi, Alaux 3; 10. Meloni, menos, Amaduzzi 2.

Dopo la pole Martinello, sotto a destra, ha dominato incontrastato fra i Prototipi, imponendo un ritmo sostenuto alla gara. Fra i suoi avversari il più combattivo è stato Saccomanno, a destra, che è riuscito a conquistare la seconda posizione dopo una bella lotta con Francisci

PROTOTIPI □ SANESI IN TESTA AL VIA POI SBAGLIA

Per Martinello arrivo trionfale

SCARPERIA — Dopo aver siglato la pole, infliggendo quasi un secondo di distacco a Sanesi ed alla sua Osella, Ermanno Martinello ha dominato questa terza prova tricolore. Il pilota della Lucchini P3/94, oggi la vettura più evoluta nella serie, ha confermato così di essere un ottimo candidato al titolo. Osella, Tiga e Centenari con Sanesi, Francisci e Merzario hanno comunque dimostrato, su un tracciato molto selettivo, di avere un ottimo potenziale. Al via lanciato, Martinello non si fa sorprendere ed a Sanesi non rimane che accodarsi, dietro è Francisci a precedere Merzario, Saccomanno, Gasparri, De Mola e Bottoni. Maddalena è subito penalizzato di un minuto per partenza anticipata, mentre Ronca terzo alle prime battute della gara, è subito fermo dopo un testa-coda per problemi di assetto. Dietro a Martinello, che imprime subito un ritmo velocissimo alla corsa, Sanesi controlla gli inseguitori tra i quali Massimo Saccomanno è il più attivo. Nel corso del decimo giro Sanesi, forse troppo sicuro del secondo posto, commette un imperdonabile errore andando in testa-coda con la sua Osella. Ne approfittano Francisci e Saccomanno che intanto è riuscito a superare, dopo ripetuti tentativi, la Centenari di Merzario. Al 12. giro Martinello è anche autore del giro più veloce; intanto Saccomanno prepara l'attacco a Francisci. Per qualche giro il romano fa ricorso a tutta la sua classe ed esperienza riuscendo a tenerlo dietro poi, a tre giri dalla fine, deve arrendersi a causa anche di un motore abbastanza fiacco. Nel finale Francisci comunque controlla il ritorno di Sanesi. Per Martinello è il trionfo, mentre al penultimo giro Gasparri compromette il suo quinto posto andando in testa-coda ed uscendo sulla sabbia alla curva Bucine. Per la coppa Csai riservata ai telai '90 il migliore è Scalini davanti a Mazza.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (FI): 24 aprile 1994
Campionato Italiano Prototipi
3. gara della serie

La classifica: 1. Martinello (Lucchini P3/94) 16 giri in 30'00"152 alla media di 167,825 km; 2. Saccomanno (Lucchini P3/94) a 17"438; 3. Francisci (Tiga Sp 92) a 19"949; 4. Sanesi (Osella Pa 18) a 20"297; 5. Merzario (Centenari) a 33"570; 6. Lucchini (Osella Pa 18) a 1'43"921; 7. Pasini (Lucchini P3/94); 8. Maddalena (Srl 2) a 2'26"430; 9. Bottoni (Osella Pa 16) a 1 giro; 10. Scalini (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 11. Mazza (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 12. Gasparri (Tiga Sp 90) a 2 giri; 13. Zampieri (Lucchini Sp 90) a 2 giri; 14. Mezzetti (Lucchini Sn 88) a 3 giri; 15. Dolfi (Lucchini Sp 91) a 4 giri.

Giro più veloce: Martinello in 1'50"805 alla media di 170,407 km/h.

Il campionato italiano (dopo tre prove): 1. Martinello 46 punti; 2. Sanesi 37; 3. Merzario 27; 4. Saccomanno 23; 5. Gasparri e Maddalena 21; 7. Canni Ferrari 18; 8. Dolfi 13; 9. Francisci 12; 10. Peroni e Lucchese 6.

LA BENZINA DELLE VETTURE DI PRESTIGIO
ERG
Monocarburante F. 2000 - Gt - Prototipi

L'ALTRA DOMENICA

Tony Kanaan risponde... alle polemiche

Il giovane e promettente pilota brasiliano che corre in F. Europa Boxer ha voluto dire la sua, con un comunicato, in merito alle polemiche che lo hanno coinvolto fin dal debutto nel Campionato. Mostratosi naturalmente dispiaciuto per il polverone alzatosi, ha precisato che: «la lotta per il campionato sarà molto serrata con avversari veloci come Cammarone, Anapoli e Piccolo, senza considerare gli altri che avranno occasione di mettersi in mostra». Kanaan ha fatto dunque le sue «pagelle» e la gara domenicale, con Cammarone vincitore, non lo ha smentito.

■ **PRECISAZIONE.** A seguito della squalifica di Tony Kanaan a Pergusa, per irregolarità dell'albero a cammes, la cui dima non corrispondeva a quella messa a disposizione dei commissari tecnici, il suo team, Cram Competition, ha precisato le motivazioni del ricorso in appello. Secondo la Cram, l'albero risulterebbe regolare con i valori in fiches e nei limiti delle tolleranze decimali, tolleranze che la dima non poteva rilevare, dima che tra l'altro non è in possesso dei preparatori.

■ **RENAULT CLIO.** La seconda prova di Varano ha aggiornato le classifiche del trofeo monomarca, con Pedrini sempre solo al comando della Coppa Junior con 38 punti, davanti a Medici 14 e Pieretti 13. Nella classifica esordienti sempre al comando l'australiano Targett 23 punti, assente nella finale di Varano davanti a Medici con 22.

■ **DE LORENZI.** Il giovane dominatore delle due gare iniziali del Campionato è uno dei pochi piloti scelto dalla Renault per i test della nuova Formula Renault con telaio Ermolli, con la quale il prossimo anno disputerà il rinnovato Campionato Europeo.

■ **F. 2000.** Nelle prove ufficiali del Trofeo F. 2000 sono stati diversi gli incidenti e le uscite di pista. Le più gravi hanno visto protagonisti Walter Margelli (la cui monoposto ha subito un principio d'incendio), Mauro Bortignon e Vincenzo d'Ambrosio; ma mentre Margelli è poi riuscito a prendere il via della gara, gli altri due hanno dovuto rinunciare a causa dei gravi danni riportati dalle vetture.

Cammarone, a fianco, vincitore della terza prova di F. Europa Boxer. Sotto Malandrucco: è riuscito a salire sul podio al secondo posto. In basso, il brasiliano Kanaan precede Genny Piccolo: Kanaan si fermerà all'ottavo giro mentre Piccolo si scontrerà con un doppiato in testacoda quando lottava per la vittoria. Terminerà terzo. Nell'altra pagina, i primi tre in F.Ford: Legnaro, Ploner e Schittone

ACTION

ACTION

F. EUROPA BOXER ☐ A VARANO GARA INCANDESCENTE

Cammarone ride Piccolo non tanto

VARANO — È stata una gara da incorniciare, la terza del Campionato Formula Europa Boxer, con un vincitore, Cammarone, uscito fuori solo dopo ventisette giri di emozioni e colpi di scena. Un esempio lampante di come, pur con un parco piloti molto stringato, l'agonismo che caratterizza questi giovani leoni della F. Europa Boxer, può dar vita a gare molto «intense». Il primo colpo di scena si è avuto con il ritiro di Tony Kanaan, all'8. giro, per la rottura del motore alla sua Tatuus, e così, per il brasiliano, quello che avrebbe dovuto essere un campionato in discesa, si sta rivelando invece una tormentata scalata irta di difficoltà. Dopo le polemiche conseguenti alla sua presupposta superiorità tecnica; a cui ha fatto seguito la squalifica a Pergusa, Kanaan deve aggiungere quest'altra «perla» ad una stagione tricolore che si sta complicando oltremodo. Del ritiro del brasiliano, poleman nelle prove e leader per tutti gli otto giri della sua breve corsa, ne ha approfittato Andrea Cammarone, vincitore, dopo un lungo ed emozionante duello con Gennaro Piccolo. I due si sono controllati da vicino per tutta la corsa, con la Ermolli di Piccolo costantemente con il musetto nel cambio della vettura gemella di Cammarone. Alle loro spalle Malandrucco faceva una corsa solitaria con la sorprendente Adm, controllando con facilità Cioci ed Anapoli, quest'ultimo chiaramente in difficoltà per un baffo anteriore piegatosi nella bagarre di partenza. Il duello di testa tra Cammarone e Piccolo comincia a farsi caldo dopo il ventesimo giro, con il pilota campano che «punta» in più di qualche occasione la traiettoria interna alle poche staccate decisive del circuito di Varano. Con un tentativo più

PHOTO4

de... degli altri, Piccolo riesc... tre giri dal termine a pa... re Cammarone alla cu... Ickx. Passa soltanto u... o, e nello stesso punto, il ...ta romano rende la pa... a Gerry Piccolo, torn... o al comando. Ci pens... però i doppiati, all'ultim... ro, a rimescolare le cart... esentatisi affiancati all'... ta del «ferro di cavallo... Piccolo e Cammarone si p... aravano a giocarsi la v... oria in volata, ma il testac... di Villa al tornantino b... cava il passaggio a Picc..., il quale, non potendo e... are l'ostacolo, urtava la v... ura ferma, lasciando via ... a verso la vittoria a ... mmarone. Della bagarre ... approfittava anche Mal... drucco, secondo sul trag... rdo davanti a Piccolo, ... cito, nonostante i danni ... sua vettura, a ripartire ... passare la bandiera a ... chi.

Alessandro Biagi

...LOCITÀ IN CIRCUITO

...no de' Melegari (Pr), 24 aprile 1994

...mpionato Italiano ...Europa Boxer

...ara della serie

...classifica: 1. Cammarone (Ermolli) ...giri in 22'10"417 alla media di ...,507 km/h; 2. Malandrucco (Adm) a ..."895; 3. Piccolo (Ermolli) a 15"242; ... Cioci (Tatuus) a 20"238; 5. Anapoli (Ta...tuus) a 26"398; 6. Mucignato (Ta...) a 35"385; 7. Polo (Tatuus) a ..."171; 8. Villa (Adm) a 1 giro; 9. Verti... (Ermolli Abe) a 3 giri.

Giro più veloce: Kanaan in 48"282 ... media di 134,211 km/h.

...ampionato (dopo la terza prova): 1. ...colo punti 17; 2. Cammarone 16; 3. ...apoli 14; 4. Kanaan 9; 5. Malandruc...

CADETTI ☐ VINCE LA NUOVA CORSINI

Pittaluga testimonial

MONZA — Elio Pittaluga, protagonista ritrovato della Formula Monza, ha vinto la seconda gara del Trofeo Cadetti portando per la prima volta al successo la nuova monoposto di Corsini. Alle sue spalle, anzi al suo fianco, visto il distacco, Riccardo Rovini che ha conquistato la piazza d'onore con la nuova Tecnosport. Tra i due soltanto 47 millesimi di secondo. Numerosi i colpi di scena nella gara che vedeva Pittaluga partire dalla posizione migliore affiancato da Roncoroni. In seconda fila, Rovini e Magro Malosso davanti a Barbieri e Sabbatini. Buona la partenza di Pittaluga che riusciva a portarsi al comando tallonato da Roncoroni, Rovini e Magro Malosso. All'ottavo giro, il primo colpo di scena con Roncoroni costretto al ritiro mentre Magro Malosso riusciva a strappare a Pittaluga la prima posizione. Cinque giri più tardi, Magro Malosso era però costretto ad imitare Roncoroni (noie all'impianto elettrico) e soltanto Rovini restava a contrastare Pittaluga. Il ritiro di Marelli e Sabbatini, dopo un contatto alla chicane, ha aperto la lotta per il terzo posto a Liguori, Mercatelli e Valentino. Finito fuori gara Liguori a due giri dalla bandiera a scacchi, Valentino con l'ottima Reggiani preparatagli da Stilo riusciva a precedere Mercatelli al termine di un'altra volata mozzafiato. Al quinto posto Torniero davanti a Scialpi. Per Cossovich (quinto al traguardo) esclusione dalla classifica per irregolarità tecniche. Ancora una delusione, invece, per il campione in carica De Luca, che si è ritirato dopo 10 giri.

Gianni Cattaneo

PHOTO4

F. FORD ☐ IL BOLOGNESE È IMPRENDIBILE

Legnaro lascia soltanto le briciole

VARANO — Ennesimo successo di Alberto Legnaro nel Challenge di Formula Ford, organizzato dalla scuola piloti di Henry Morrogh. Il pilota bolognese si è confermato il più veloce anche in questo terzo appuntamento stagionale dominando la gara fin dalla prima curva. Anche alle sue spalle le posizioni si sono subito consolidate, con Claudio Ploner, saldamente ancorato al secondo posto per tutti i 15 giri della gara, nonostante i tentativi di avvicinamento di Guido Schittone. La gara si faceva vivace invece nella lotta per il quarto posto, con Sabbatini che all'8. giro superava all'uscita della curva Ickx, Alberto Morelli. Sabbatini non pago, qualche giro più tardi andava ad insidiare anche la terza posizione di Guido Schittone, in un duello tutto di «categoria», che vedeva alla fine il telecronista della Fininvest prevalere di un soffio. Intanto la bagarre per le posizioni di centroclassifica si faceva sempre più intensa, movimentata da Rizzoli, che dopo una buona partenza riusciva ad agguantare la 6. posizione, prima di incappare in un testacoda alla parabolica. Le ultime emozioni vengono da Morelli e Conti, nella lotta per la quinta posizione, con Morelli che solo in volata riusciva a precedere il rivale. La bandiera a scacchi intanto aveva salutato Alberto Legnaro.

(a.b.)

VELOCITA' IN CIRCUITO

Varano de' Melegari (Pr) 24 aprile 1994

Challenge Formula Ford

3. gara della serie

La classifica: 1. Legnaro 15 giri in 13'20"977 alla media di 121,351 km/h; 2. Ploner a 4"68; 3. Schittone a 6"55; 4. Sabbatini a 7"10; 5. Morelli a 11"86; 6. Conti a 12"09; 7. Viavattene a 16"45; 8. Gozzo a 28"75; 9. Bergamaschi a 30"16; 10. Meles a 36"31; 11. Rizzoli a 40"51

Il Challenge (dopo tre gare): 1. Legnaro 57 punti; 2. Schittone 26; 3. Morelli 21; 4. Gozzo 19; 5. Conti 14; 6. Bonelli, Locci e Ploner 12; 9. Viavattene e Sabbatini 11.

VELOCITA DI CIRCUITO

Monza (Mi), 24 aprile 1994

Trofeo Cadetti Agip

2. gara della serie

Le classifiche

Finale: 1. Pittaluga (Corsini) 20 giri in 22'20"693 alla media di 128,888 kmh; 2. Rovini (Tecnosport) a 0"047; 3. Valentino (Reggiani) a 29"681; 4. Mercatelli (Cavallini) a 29"751; 5. Torniero (Corsini) a 47"282; 6. Scialpi (Cavallini) a 47"305; 7. Feltrin (Adm) a 49"106; 8. Sabbadini (Ellenne) a 49"865; 9. Bontempelli (Corsini) a 53"432; 10. Catalano (Corsini) a 1'08"080.

1. batteria: 1. Pittaluga (Corsini) 10 giri in 11'16"955, alla media di 127,630 kmh; 2. Magro Malosso (Reggiani) a 0"010; 3. Mercatelli (Cavallini) a 11"087; 4. Streparava (Corsini) a 11"742; 5. Catalano (Corsini) a 12"157; 6. Sabbadini (Ellenne) a 12"269; 7. Abergo (Spike) a 20"911; 8. De Luca (Corsini) a 21"027; 9. Terrani (Olmas) a 22"508; 10. Bellarosa (Corsini) a 22"963; 11. Gallotti (Ermolli) a 23"538; 12. Geraci (Barrelli) a 24"523; 13. Musani (Ermolli) a 27"204; 14. Salvetti (Corsini) a 37"012; 15. Mele (Cavallini) a 1 giro; 16. Pileci (Tecnosport) a 3 giri.

2. batteria: 1. Roncoroni (Dusca) 10 giri in 11'18"116, alla media di 127,411 kmh; 2. Sabbatini (Ermolli) a 3"348; 3. Valentino (Reggiani) a 13"330; 4. Cossovich (Corsini) a 13"483; 5. Torniero (Corsini) a 17"064; 6. Pareschi (Ellenne) a 17"068; 7. Feltrin (Adm) a 17"242; 8. Barbazza (Corsini) a 18"745; 9. Colaci (Corsini) a 19"197; 10. Mores (Mrs) a 34"592; 11. Milanese (Dusca) a 35"856; 12. Soncini (Corsini) a 40"098; 13. Martini (Martini) a 50"454; 14. Longo (Corsini) a 54"019; 15. Esposito (Corsini) a 1 giro; 16. Frosinini (Reggiani) a 3 giri.

3. batteria: 1. Rovini (Tecnosport) 10 giri in 11'19"273, alla media di 127,194 km/h; 2. Barbieri (Reggiani) a 0"022; 3. Marelli (Corsini) a 4"157; 4. Liguori (Corsini) a 4"254; 5. Scialpi (Cavallini) a 5"938; 6. Bontempelli (Corsini) a 6"411; 7. Vaser (Corsini) a 13"502; 8. Colleoni (Ombra) a 21"311; 9. Lentoni (Cavallini) a 30"507; 10. Vailati (Corsini) a 30"604; 11. Maestri (Tecnosport) a 32"063; 12. Streuli (Dywa) a 32"254; 13. Selva (Spiga) a 32"622; 14. Uboldi (Corsini) a 1 giro; 15. Pazzaglia (Reggiani) a 5 giri; 16. Pesenti (Ermolli) a 5 giri.

Tra le Club fioccano le squalifiche

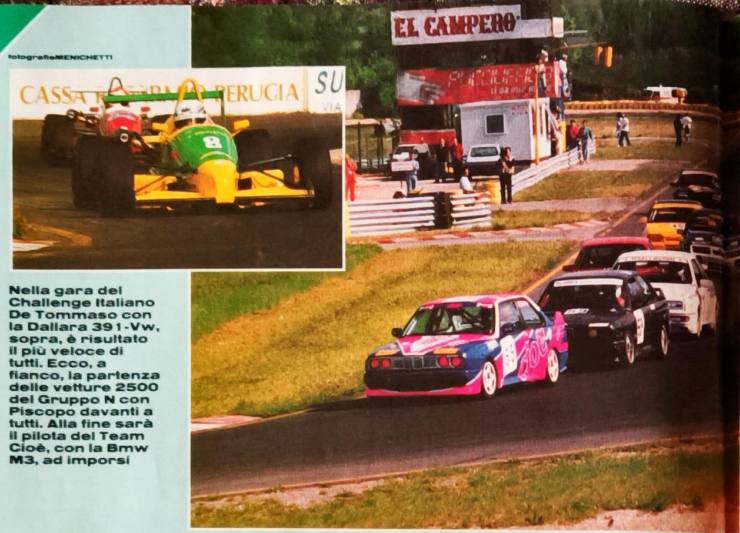
Al termine della gara Club di Magione numerose le esclusioni dalla classifica decise dai commissari: Anzeloni vincitore della gara riservata alle Sport per 5 kg sottoposo, Stronati e Moscatelli, primo e secondo in Gruppo N ci 1600, per l'altezza delle vetture così come Tantucci e Zadotti primi e secondi in Gruppo N classe 1300. Infine è stato anche escluso per comportamento scorretto Brozzi terzo classificato nella classe 1300 del Gr. N.

■ **MADDALENA.** Decisamente da dimenticare la gara toscana dei Prototipi per Leonardo Maddalena per la prima volta al volante Brp 2 del Pat Racing. Al termine delle prove ufficiali i commissari tecnici hanno trovato sotto peso la vettura (3 kg.) e quindi gli sono stati tolti i tempi di entrambe le sessioni. Riconoscendogli comunque la buona fede è stato ammesso al via in ultima fila. Poi il minuto di penalizzazione per aver anticipato la partenza ha completato il fine settimana «nero» del pilota bresciano.

Guizzardi annuncia le sue nozze

Giunto sul palco dell'arrivo Lucio Guizzardi ha commentato la sua ottima prestazione al Rally dei Laghi terminando il suo intervento con una solenne promessa *«in questa occasione* — ha dichiarato Guizzardi — *voglio anche comunicare a tutti che prossimamente mi sposerò con la mia attuale navigatrice Michela Marangoni»*. Anche in questa occasione l'equipaggio creatosi per esigenze sportive si appresta a diventare tale anche nella quotidianità. Ai futuri sposi vanno i migliori auguri per l'importantissimo traguardo che si apprestano a tagliare.

■ **PROVA SPETTACOLO.** Come prologo della corsa, gli organizzatori del Rally dei Laghi hanno programmato per la sera prima della partenza una dimostrazione alla prova spettacolo di Valdomino. Alcune auto da rally non iscritte alla competizione hanno dato vita ad una kermesse della quale sono stati protagonisti anche alcuni fortunati spettatori che hanno potuto assistere a questa anteprima del rally direttamente dall'abitacolo di una delle vetture dimostrative.



fotografieMENICHETTI

Nella gara del Challenge Italiano De Tommaso con la Dallara 391-Vw, sopra, è risultato il più veloce di tutti. Ecco, a fianco, la partenza delle vetture 2500 del Gruppo N con Piscopo davanti a tutti. Alla fine sarà il pilota del Team Cioè, con la Bmw M3, ad imporsi

CHALLENGE ITALIANO □ MONOPOSTO SUGLI SCUDI

Club di successo per De Tommaso

MAGIONE — Nella terza prova dello Challenge Italiano, Wladimiro De Tommaso è tornato alla vittoria al termine di quindici giri nei quali è riuscito a piegare la consueta resistenza di Lusuardi. Ancora una volta le monoposto di F.3 sono state le più veloci, mentre Piero Nappi, vincitore della gara riservata ai Prototipi non è andato oltre alla terza prestazione della giornata. Tra le monoposto dietro a De Tommaso e Lusuardi, al terzo posto il pilota di casa Claudio Nepi al volante di una Dallara Vw 392 che ha preceduto Rambelli, Pagliai e Cetrone. Tra i Prototipi Anzeloni sul traguardo riesce a precedere Nappi, poi nelle verifiche post-gara è escluso per sotto peso. Successo «a tavolino», quindi, per Nappi e piazza d'onore per Casazza davanti a Zambelli. Tra i Gruppi N nella classe fino a 1600 vittoria di Stronati con la Honda Civic davanti a Moscatelli con la Toyota, ma poi la vittoria è passata a Protto perché le vetture dei primi due classificati non sono risultate regolari nelle altezze così come quelle di Tantucci, Zadotti e Brozzi classificatisi ai primi tre posti della classe 1300. Nelle classi superiori del Gruppo N la vittoria è andata a Fabio Piscopo con la Bmw M3. Il romano ha preceduto le Ford Sierra Cosworth di Fioravanti e «Maxim». Tra le Special Car vittoria solitaria di Esposito con la Fiat X1/9 davanti a Pantaleoni e Lici, mentre Trizzino quarto assoluto in questo raggruppamento è stato il migliore tra le vetture bicilindriche davanti a Liguori e Russo. All'appuntamento con questa 3. prova del Challenge Italiano non erano molte le vetture di Gruppo A. Il successo è stato conquistato da Maurizio Iacoangeli con una Bmw M3 che ha preceduto sul traguardo la vettura gemella di Pisoni. Terzo in questo raggruppamento e vincitore della classe 2000 è risultato Sacconi alla guida di una Fiat Ritmo 130.

(m. m.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 24 aprile 1994

Challenge Italiano

3. gara della serie

Le classifiche

GRUPPO N

Classe 1300 e 1600: 1. Protto (Honda Civic) 15 giri in 16'05"340; 2. «Pepe» (Toyota Corolla Gti) a 4"918; 3. Piscopo (Honda Civic) a 19"243; 4. Lana (Peugeot 205 Rallye) a 34"554; 5. Broccolini (Peugeot 205 Rallye) a 52"874; 6. Braga (Ford Escort) a 52"874; 7. Borri (Citroën Ax Sport) a 1 giro; 8. De Angelis (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 9. Oliva (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 10. Peli (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 11 Gardo (Toyota Corolla Gti) a 2 giri.

Classe 2000, 2500 e oltre 2500: 1. Piscopo (Bmw M3) 15 giri in 15'03"992 media 98,562 kmh; 2. Fioravanti (Ford Sierra Cosworth) a 2"838; 3. «Maxim» (Ford Sierra Cosworth) a 4"161; 4. Casadei (Bmw M3) a 7"751; 5. Ferioli (Lancia Delta 16v) a 21"982; 7. Pisoni (Bmw M3) a 36"051; 8. Brutti (Opel Kadett Gsi) a 1 giro; 9. Maresca (Peugeot 205 Gti) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** 1. Fioravanti in 59"194 alla media di 100,348 kmh.

GRUPPO A e B

Classe unica: 1 Iacoangeli (Bmw M3) 15 giri in 14'42"778 alla media di 100,931 kmh; 2. Pisoni (Bmw M3) a 9"922; 3. Sacconi (Fiat Ritmo 130) a 57"581; 4. Quintavalla (Bmw M3) a 1'03"150; 5. Accardi (Porsche Carrera Rsi) a 1 giro 6. Medori (Alfa 33) a 1 giro; 7. Leone (Vw Golf Gti) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Iacoangeli in 57"908 alla media di 102,576 kmh.

SPECIAL CAR

Classe unica: 1. Esposito (Fiat X1/9) 15 giri in 15'30"150 alla media di 95,791 kmh; 2. Pantaleoni (Renault 5 Maxi Turbo) a 41"592; 3. Lici (Alfa Gt 2000) a 56"165; 4. Trizzino (Fiat 500) a 1 giro; 5. Carbone (Fiat Ritmo) a 1 giro; 6. Ugolini (Alfa Gtv) a 1 giro; 7. Liguori (Fiat 126) a 1 giro; 8. Russo (Fiat 126) a 1 giro; 9. Ferragina (Fiat 500) a 1 giro; 10. Tassi (Fiat 126) a 1 giro; 11. Capanelli (Audi 80 Gle) a 2 giri; 12. Sannino (Fiat 126) a 2 giri; 13. Morini (Fiat 126) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Esposito in 1'00"013 alla media di 98,978 kmh.

PROTOTIPI

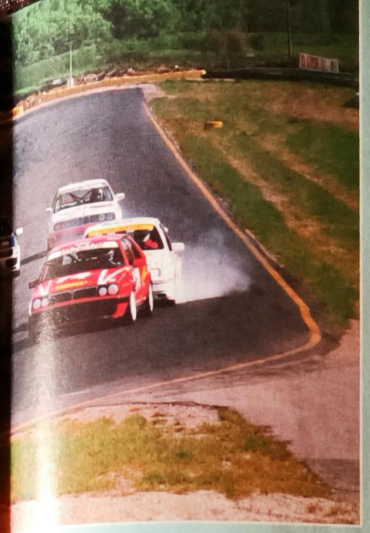
Classe unica: 1. Nappi (Osella Pa12-Bmw) 15 giri in 12'57"233 alla media di 114,425 kmh; 2. Casazza (Lucchini-Bmw) a 8"031; 3. Zambelli (Osella Pa 12-Ford) a 27"889; 4. De Iturbe (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 5. Fossaluzza (Lucchini) a 1 giro; 6 Gardi (Lucchini Sn 86) a 1 giro; 7. Buonsante (Lucchini Sn 86) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Zambelli in 49"305 alla media di 120,474 kmh.

MONOPOSTO

F.3 Club e Fiat Abarth: 1. De Tommaso (Dallara 391) 15 giri in 12'42"777 alla media di 116,810 kmh; 2. Lusuardi (Dallara 389) a 9"401; 3. Nepi (Dallara 392 Vw) a 22"458; 4. Rambelli (Dallara 393) a 25"459; 5. Pagliai (Dallara 392) a 26"570; 6. Cetrone (Dallara 392) a 35"349; 7. Petrini (Dallara 390) a 42"833; 8. Pazzi (Reynard Vw 88) a 43"245; 9. «Boga» (Dallara 392) a 43"754; 10. «Piombanti» (Dallara 388) a 49"373, 11. Ghiotto F. (Dallara 392) a 1 giro; 12. Martuzzo (Dallara 389) a 1 giro; 13. Ghiotto S. (Dallara 392) a 1 giro; 14. Cinini (Fiat Abarth) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** De Tommaso in 49"720 alla media di 119, 469 kmh.



Il rally dei Laghi successo di Ogliari, Lucio, con la Delta Hf della Grifone. Lucio Guizzardi, sopra, con la Toyota ha ottenuto un ottimo secondo posto vincendo anche tre speciali

fotografieALQUATI

RALLY 1. SERIE □ DOPO TANTA SFORTUNA...

Tra i Laghi vince Ogliari

LUINO — Dopo aver visto svanire per ben cinque volte i sogni di vittoria a causa della sfortuna Giacomo Ogliari ha, finalmente, potuto assaporare il gusto del successo in un rally. In coppia con lo svizzero Johann Zoller ed al volante di una competitiva Lancia Delta Hf della scuderia Grifone il pilota della Varese Corse si è imposto nettamente nella terza edizione del Rally dei Laghi. Valida quale prima prova della Coppa Italia 3. zona, la corsa varesotta ha raccolto il testimone lanciato dal Rally di Varese, e da quest'ultimo ha ricevuto in eredità le migliori prove speciali che lo caratterizzavano, la «Cuvignone», la «Ghirla» e la «Sette Termini». La sequenza è stata spezzata da due prove spettacolo, una su asfalto e una su terra, alla piana di Voldomino. Un cocktail ad alta spettacolarità che ha messo a dura prova gli equipaggi, alle prese anche con la difficile scelta delle gomme viste le mutabili condizioni atmosferiche. La gara ha registrato il primo colpo di scena ancor prima di entrare nel vivo, quando nel trasferimento verso la prima speciale Massimo Maneo (Ford Escort Cosworth), vincitore della scorsa edizione del rally, doveva abbandonare per noie al cambio. Dopo la prima speciale, vinta da Porro-Contini (Lancia Delta), Ogliari-Zoller attaccavano con determinazione sulle successive tre prove vincendole ma mettendo così da parte un buon vantaggio che consentiva loro di amministrare il resto della gara. Alle spalle dei vincitori si classificava l'ex navigatore Lucio Guizzardi che in veste di pilota si comportava ottimamente. Navigato da Michela Marangoni, al volante di una Toyota Celica 4Wd preparata da Orlando Redolfi, Guizzardi riusciva a sfruttare al meglio la sua vettura riuscendo ad importsi in tre speciali e piazzandosi sempre a poca distanza dai battistrada. Da citare anche gli altri vincitori di speciale, vale a dire: Moro-Pellicciono autori di una buona prova ma costretti al ritiro, e Miele-Fidanza (Bmw M3), protagonisti tra le vetture a due ruote motrici giunti quinti assoluti. La vittoria in Gruppo N è andata ad Agostoni-Bartolini su Ford Escort Cosworth, in virtù delle ottime prestazioni fatte registrare nella prima parte della corsa.

Gianfranco Reduzzi

RALLY 1. SERIE

Luino (Va), 24 aprile 1994

3. Rally dei Laghi

gara valida per la Coppa Csai 3. zona

Assoluta: 1. Ogliari-Zoller (Lancia Delta Hf) in 58'20". 2. Guizzardi-Marangoni (Toyota Celica 4Wd) a 48". 3. Gallio-Mometti (Lancia Delta Hf) a 1'08". 4. Agostoni-Bartolini (Ford Escort Cosworth) a 1'51". 5. Miele-Fidanza (Bmw M3) a 2'00". 6. Re-Adamoli (Renault Clio Williams) a 2'43. 7 Vecchi-Salerno (Lancia Delta 16v) a 3'29". 8. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Kadett Gsi) a 3'37". 9. Parola-Cremagnani (Ford Escort Cosworth) a 4'18". 10. Mainoli-Zangrandi. (Ford Escort Cosworth) a 5'02"

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bettani-Lunati (Peugeot 106 Xsi) in 1'08"18" 2 Mattaboni-Baruffi (Peugeot 106 Rally) a 15". 3. Medici-Pretungaro (Peugeot 205 Rallye) a 22". 4. Copelli-Cassina (Peugeot 106 Xsi) a 1'05". 5. Amadei-Braghiroli (Peugeot 205 Rallye) a 1'07". 6. Borghetti-Maggioni (Peugeot 205 Rallye) a 1'22". 7. Francesconi-Menegaldo (Peugeot 205 Rallye) a 1'57". 8. Silvano-Bertona (Peugeot 205 Rallye) a 2'23". 9. Caloni-Muscolino (Peugeot 106 Xsi) a 2'43". 10. Bonoli-Cattaneo (Peugeot 205 Rallye) a 4'43". 11. Baita-Zanetti (Peugeot 106 Xsi) a 6'58". 12. Cirla-Montefusco (Peugeot 205 Rallye) a 7'50". 13. Broggi-Chiodo (Peugeot 106 Xsi) a 8'11".

Classe 1600: 1. Mazzucchelli-Cossi (Ford Fiesta Xr2) in 1'06"05". 2. Barzaghi-Hefti (Opel Corsa Gsi) a 2'11". 3. Comi-La Perna (Opel Corsa Gsi) a 3'18". 4. Ratti-Colombo (Opel Corsa Gsi) a 8'16"

Classe 2000: 1. Pizzocaro-Vaglio (Opel Astra Gsi) in 1'04"17". 2. Lozza-Fiorendi (Opel Astra Gsi) a 13". 3. De Bernardi-Belfiore (Peugeot 309 Gti) a 42". 4. Cairoli-Marelli (Peugeot 309 Gti); 5. Carosio-Messa (Opel Kadett Gsi) a 1'09". 6. Ortelli-Bassani (Peugeot 309 Gti) a 1'21". 7. Messori-Tamborini (Peugeot 309 Gti) a 1'25". 8. Bavo-Micheletti (Renault Clio Williams) a 1'56". 9. Balsamo-Balsamo (Peugeot 309 Gti) a 2'00". 10. Roggiani-Persico (Peugeot 309 Gti) a 2'30". 11. Giovio-Cattaneo (Opel Kadett Gsi) a 3'18". 12. Cerini-Vimercati (Opel Astra Gsi) a 5'19" 13. Rusconi-De Vigani (Peugeot 205 Gti) a 7'12" 14. Poggi-Marino (Peugeot 205 Gti) a 7'37"

Classe 2500: 1. Panizza-Bariani in 1'03"41" 2. Re-Luca a 50". 3 Cassese-Barbiero a 5'7". 4. Alborghetti-Delle Vedove a 1'52". 5. Giacometti-Berardelli a 2'45". 6. Invernizzi-Bonaiti a 3'02". 7 Bassini-Bionda a 3'49". 8. Rigamonti-Baraggia a 4'16". 9 Marcolli-Volpi a 5'14". 10. Rumi-Terzaghia 5'19". 11 Zago-Francesca a 5'41". 12. Mozzanica-Mozzanica a 8'42" (Tutti su Renault 5 Gt Turbo)

Classe oltre 2500: 1. Agostoni-Bartolini in 1'00"11". 2. Paroli-Cremagnani a 2'27". 3 Mainoli-Zangrandi a 3'11". 4 Citrini-Borghia a 4'16". 5. Venni Masciardia 4'45". 6. Bonafede-Pelizzari a 4'51". 7 Gimondi-Mencarelli (Ford Sierra Cosworth) a 5'10". 8. Frattini-Ponti (Lancia Delta 16V) a 9'53" (Tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Bernasconi-Simoni in 1'06"33". 2. Passamani-Casarotto a 2'19". 3. Brambilla-Brambilla a 3'22" 4. Gheller-Zecchetto (Opel Corsa Gti) a 7'10". 5. Anzoni-Scuncia a 8'06" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye)

Classe 1600: 1. Crugnola-Sassi (Opel Corsa Gsi) in 1'04"43". 2. Zigliani-Rognoni (Opel Corsa Gsi) a 6". 3. Bellenta-Caldarone (Peugeot 205 Gti) a 33". 4. Maie-Rossi (Peugeot 205 Gti) a 2'29" 5. Rebolini-Gemelli (Alfa 33 Qv) a 2'34" 6. Rodil-Vela (Ford Escort Xr3i) a 2'57". 7. Battani-Paronzini (Ford Escort Xr3i) a 3'51"

Classe 2000: 1. Re-Adamoli (Renault Clio Williams) in 1'01"03". 2. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Kadett Gsi) a 54". 3. Vincenzi-Rossi (Peugeot 205 Gti) a 3'28" 4. Manzoni-Colombo (Peugeot 205 Gti) a 3'34". 5. Fiorini-De Simone (Opel Kadett Gsi) a 5'13". 6. Gobbato-Palladino (Peugeot 205 Gti) a 11'58"

Classe 2500: 1. Miele-Fidanza (Bmw M3) in 1'00"20". 2. Bivio-Molinari a 5". 3. Gullo-Zoccolatto (Fiat Uno Turbo) a 5'38". 4. Faicetta-Boldrini a 6'00". 5. Ratti-Ferranti (Fiat Uno Turbo) a 6'11" 6. Buscema-Bellini a 8'25". 7. D'Agostino-Mura a 8'32". 8. Giletto-Bonzani a 18'35" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Ogliari-Zoller (Lancia Delta Hf) in 58'20" 2 Guizzardi-Marangoni (Toyota Celica 4Wd) a 48" 3. Gallio-Mometti (Lancia Delta Hf) a 1'08" 4. Vecchi-Salerno (Lancia Delta 16V) a 3'29". 5. Bergna-Viviani (Ford Escort Cosworth) a 5'36" 6. De Luca-Cresiani (Lancia Delta Hf) a 6'12"

L'ALTRA DOMENICA

Sfuma il Gr. N ai Maurino per l'anticipo

Veramente sfortunata la gara dei fratelli Maurino al rally Città Ivrea. Primi in Gr. N con la Renault 5 Turbo, pagavano 2' al penultimo Controllo Orario per la più «classica» delle disattenzioni del navigatore: l'appoggio anticipato della tabella sul tavolo del cronometrista. Inutile dire che le sorti del copilota sono salve solo grazie al vincolo di parentela che lo lega al pilota... In Gruppo N la vittoria andava così a Raviglione con la Clio Williams.

■ **MACHETTO.** Esordio per Stefano Machetto, vincitore con la Peugeot 205 Gti del rallysprint della Pietra di Bagnolo della scorsa stagione, con la Fiat Tipo 16V. La vettura, in versione 4 porte, è apparsa molto competitiva di motore ed assetto, ma dispone purtroppo del cambio di serie, che la penalizza non poco nei confronti delle Gr. A. La stagione per il giovane Machetto proseguirà dal rally dei Vini di Asti con una Renault Clio 16V, con cui parteciperà all'omonimo Trofeo.

■ **RALLY ABETI.** Tutto è pronto per la classica gara toscana giunta quest'anno alla sua 12. edizione. Le iscrizioni al rally degli Abeti, valido per la Coppa Italia 5. zona, si apriranno il prossimo 5 maggio e si chiuderanno il 12 maggio. La gara è invece prevista in calendario per il 5 giugno. Il rally si articolerà su dieci prove speciali, tutte su asfalto, per complessivi 262,56 km. Partenza e arrivo a San Marcello Pistoiese. Gli interessati possono rivolgersi al numero: 0573-631288.

■ **ANSELMI.** Un grande ritorno alle competizioni è stato quello Alberto Anselmi, giunto 7. a Ivrea assoluto con Peugeot 205 Rallye G. A dell'Ovs Team. Gli impegni di lavoro non consentono al pilota di Acqui Terme, massosi in luce nel trofeo Uno Turbo, di partecipare alle gare con più assiduità.

■ **MORO.** Dopo una lunga assenza dovuta ai postumi di un incidente stradale Paolo Moro è tornato alle competizioni disputando il Rally dei Laghi, al volante di una Ford Escort Cosworth. Il pilota bergamasco nonostante i problemi alle gambe, ha corso con le stampelle in macchina e per tutta la durata della corsa non è mai sceso dalla vettura riuscendo a vincere anche una speciale. A tre prove dalla fine, è stato però costretto al ritiro.

RALLY 1. SERIE ☐ IL SENESE E ISOLANI IN PARITÀ...

La discriminante premia Grassini

PISTOIA — Il lupo perde il pelo ma non il vizio. Vareno Grassini aveva salutato la 5. Zona con un successo. Era il rally Tirrenia del 1989. Il suo ritorno dopo 5 anni ha avuto gli stessi colori quelli della vittoria. Il pilota senese, che correva in coppia con Silvia Galleni ha vinto il Rally di Pistoia grazie alla discriminante sulla prima speciale, 3'' in meno dell'anconetano Isolani. I due dopo un testa a testa esaltante avevano infatti chiuso il rally con lo stesso, identico tempo. Sorte ha voluto che a primeggiare fosse il pilota più regolare tanto da portare sulla pedana di arrivo una Ford Escort Cosworth che sembrava fresca di officina. Così non è stato per Isolani. La sua Ford Sierra 4×4 lo ha costretto a numeri di alta acrobazia complice una cattivo assetto. E quando tutto sembrava risolto ecco il colpo di scena nella 8. Ps. Rottura del cavetto dell'acceleratore, 33'' regalati a Grassini e vittoria buttata al vento. A fare il tris in casa Ford ci ha pensato il bolognese Biaggioni che alla guida di una Sierra 4×4 si è aggiudicato anche il Gruppo N. Ad ostacolarlo ci ha provato senza successo l'altro emiliano, Bertuzzi penalizzato da due inaspettati stop del motore in prova, e due lancisti rimasti in gara dopo il ritiro, per un diritto, del pistoiese Vescovi. Matteini e Marini. Al primo non è riuscita una brillante rimonta dopo aver «passeggiato» per una buona parte del rally. A secondo le cose non sono andate per il verso giusto a causa di ripetuti guai meccanici. Primo tra le Formula 2 il giovane lucchese Paolo Lenci (Peugeot 309 Gti) dopo l'abbandono dello spezzino Corvi che sulla seconda Ps aveva fatto staccare addirittura il quarto tempo assoluto. Chi ha invece veramente volato con una... strettamente di serie Peugeot 106 rallye è stato il toscano Ciuffi: ventottesimo assoluto e primo di classe.

Luciano Olivari

RALLY 1 SERIE

Pistoia 24 aprile 1994

15. Rally di Pistoia

gara valida per la Coppa Csai 5. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Grassini-Galleni (Ford Escort Cosworth) in 1.09'47''. 2. Isolani-D'Agnolo (Ford Sierra Cosworth) 1.09'47''. 3. Biaggioni-Tosi (Ford Sierra Cosworth) a 1'31''. 4. Matteini-Lumachi (Lancia Delta 16v) a 1'32''. 5. Marini-Pietroforte (Lancia Delta Hf) a 1'35''. 6. Fidanza-Ficai (Ford Escort Cosworth) a 2'. 7. Bertuzzi-Storai (Ford Escort Cosworth) a 2'16''. 8. Cattani-Grassini (Ford Escort Cosworth) a 3'13''. 9 Lenci-Taccini (Peugeot 309 Gti 16v) a 3'17''. 10. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 3'21''

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Ciuffi-Tracogna (Peugeot 106 Rallye) in 1.17'02''. 2. Bizzarri-Evangelisti (Peugeot 106 Rallye) a 47''. 3. Frati-Antonelli (Peugeot 106 Xsi) a 1'26''. 4. Lupi-Andreani a 2'08. 5. Vallecchi-Sanesi (Peugeot 106 Rallye) a 3'33''. 6. Del Cima-Pierini a 3'45''. 7. Sodini-Biagini (Peugeot 106 Rallye) a 3'50''. 8. Bianchi-Vannucci a 4'09''. 9. Gasperini-Gasperini a 4'29''. 10. Dainelli-Giusti a 4'29''. 11. Carrai-Rossi (Peugeot 106 Rallye) a 5'12''. 12. Bellucci-Giovannoni (Peugeot 106 Rallye) a 5'40''. 13. Prodella-Parini (Peugeot 106 Rallye) a 6'10''. 14. Alberti-Brandani (Peugeot 106 Rallye) a 6'39''. 15. Ginassi-Salotti a 7'01''. 16. Neri-Arduini a 7'05''. 16. Vitali-Bartolini a 7'51''. 17. Panfili-Parisi a 8'27''. 18. Barsali-Trentin a 9'39'' (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Tringali-Consorti in 1.14'43''. 2. Verbilli-Ferrari a 13''. 3. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi 16v) a 56''. 4. Franchi-Frandi a 1'33''. 5. Scannerini-Ciappe (Peugeot 309 Gti 16v) a 1'33''. 6. Francesconi-Acciari (Peugeot 309 Gti 16v) a 3'57''. 7. Ferrari-Monti (Peugeot 309 Gti 16v) a 4'54''. 8. Bahrabadi-Barellini (Renault Clio) a 5'54''. 9 Menchini-Garavaldi (Opel Corsa Gsi 16v) a 6'36''. 10. Consigli-Baldacci (Opel Corsa Gsi 16v) a 7'04'' (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Pucci-Vitelli in 1.15'35''. 2. Mucci-Ferretti a 19''. 3 Colombini-Capecchi a 1'17''. 4. Milli-Mugnai a 1'33''. 5. Bandini-Fedeli a 3'55''. 6. Cavallini-Morganti a 4'24''. 7. Matucci-Dolfi a 12'27''. 8. Capecchi-Cecchina a 14'16'' (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Biaggioni-Tosi in 1.11'18''. 2. Bertuzzi-Storai (Ford Escort Cosworth) a 45''. 3. Cattani-Grassini (Ford Escort Cosworth) a 1'42''. 4. Venturoli-Mangiorgi a 2'11''. 5. Bettarini-Giusti (Ford Sierra Cosworth) a 2'11''. 6. Burgassi-Mugnaini (Lancia Delta 16v) a 2'29''. 7. Carenzi-Lanzarini a 2'49''. 8. Cornuti-Cavalieri a 3'50''. 9. Tortoli-Gostinelli (Ford Escort Cosworth) a 6'21''. 10. Scartabelli-Pardini (Renault 21 Turbo) a 10'11'' (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Gai-Bianchino in 1.18'21''. 2. Ferrari-Giuliani a 12''. 3. Specos-Garducci a 1'13''. 4. Benedetti-Zinami a 1'23''. 5. Francina-Villani a 1'40''. 6. Bellucci-Orsini a 2'35''. 7. Nocentini-Porciani a 2'59''. 8. Rotondi-Piazza (Fiat Uno 70) a 3'52''. 9. Tiezzi-Lombardi a 4'44''. 10. Bigeschi-Facchiano (Opel Corsa Gti) a 4'51''. 11. Flosi-Lenzi (Fiat Uno 70) a 5'32''. 12. Ilari-Baldi a 5'38''. 13. Santini-Meacci (Fiat Uno 70) a 6'15''. 14. Ripardi-Santi (Opel Corsa) a 9'01''. 15. Scarpellini-Giglotti a 15'11'' (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1 Lenci-Taccini (Peugeot 309 Gti 16v) in 1.13'04''. 2. Bini-Dongarrà (Opel Kadett Gsi 16v) a 33''. 3. Sarti-Raffaelli (Vw Golf Gti 16v) a 2'22''. 4. Benini-Liberato (Vw Golf Gti 16v) a 2'42''. 5. Braccini-Venturini (Peugeot 205 Gti) a 3'50''. 6. Landi-Pellegrini (Opel Corsa Gsi) a 4'53''. 7. Paperini-Tintorini (Opel Corsa Gsi) a 5'33''. 8 Lunardi-Lunardi (Peugeot 205 Gti) a 9'25''. 9. Fiorenzuola-Chierucci (Opel Corsa Gsi) a 9'38''. 10. Heimen-Heimen (Opel Kadett Gsi 16v) a 9'38''.

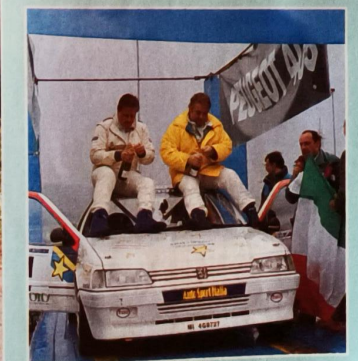
Classe 2500: 1 Artino-Tesi (Renault 5 Gt Turbo) in 1.18'37''. 2. Giannini-Solari (Fiat Uno Turbo) a 36''. 3. Cassettari-Lucchesi (Fiat Uno Turbo) a 36''. 4. Puppi-Cecchini (Renault 5 Gt Turbo) a 3'35''. 5. Gambuli-Aloisi (Fiat Uno Turbo) a 12'57''

Classe oltre 2500: 1. Grassini-Galleni (Ford Escort Cosworth) in 1.09'47''. 2. Isolani-D'Agnolo (Ford Sierra Cosworth 4×4) stesso tempo. 3. Matteini-Lumachi (Lancia Delta 16v) a 1'32''. 4 Marini-Pietroforte (Lancia Delta Hf) a 1'35''. 5. Fidanza-Ficai (Ford Escort Cosworth) a 2'. 6. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 2'57''. 7. Chiardi-Di Ricco (Ford Sierra Cosworth) a 9'57''. 8. Marcucci-Bigiarini (Ford Sierra Cosworth) a 10'.

ZINI

DELLEPIANE

Dopo cinque anni Grassini, a fianco, è tornato al successo in un rally di 5. zona. A premiarlo è stata la discriminante che ha relegato al 2. posto, nella gara pistoiese, Isolani, sopra. Sotto Crestani: portava in gara una Peugeot 405 Mi 16 e si è imposto, nel rallysprint di Ivrea, per un solo secondo battendo «in volata» Negri, in alto, con una Peugeot 309 Gti 16V



DELLEPIANE

RALLYSPRINT ☐ D'AMBRA SFORTUNATO

Per Crestani minimo scarto

IVREA — Rimarrà a lungo nei ricordi di Mario D'Ambra il galeotto alternatore che, a Ivrea, gli è costato una vittoria che appariva ormai certa. In testa sin dalla prima speciale, il pilota-preparatore di Chieri, giungeva a metà gara con 5'' sul più immediato inseguitore, un vantaggio già piuttosto consistente per un rallysprint, ma purtroppo anche con gravi problemi all'impianto elettrico. La partenza a spinta dal parco chiuso e la conseguente penalizzazione di 30'', gli dava il colpo di grazia, a nulla valeva l'ultimo «acuto» sul 4. tratto cronometrato, nella 5. prova usciva lentamente e si fermava subito dopo. Fuori di scena D'Ambra, le emozioni però diminuivano e la lotta per la supremazia si faceva molto incerta tra Andrea Crestani e Davide Negri. Con il primo in testa a far da «lepre» ed il secondo ad inseguire con sempre maggiore efficacia. La vittoria andava alla fine, per un solo secondo, al giovane Crestani. Il pilota della Biella Corse si aggiudicava così il primo successo assoluto della carriera, dimostrandosi particolarmente affiatato con la Peugeot 405 Mi 16 della Autosport Italia. Per Negri un secondo posto che vale quasi quanto una vittoria. Risultato ottenuto con una Peugeot 309 che è Gr.A solamente nel cambio e dopo alcune scelte di gomme non troppo felici. Al terzo posto assoluto si piazzava il più «navigato» Carlo Crestani, con la Kadett autore di una gara ragionata e regolare. Più spregiudicato era Stefano Machetto, che accettava la sfida di portare in gara la Fiat Tipo 16V, e, nonostante il cambio di serie, coglieva un insperato 4. posto. Erano 98 i piloti che lasciavano la pedana di questo rallysprint di Ivrea. Subito D'Ambra si porta in prima posizione vincendo la prova d'apertura, anche Negri vuole dire la sua ed è il migliore nella seconda speciale. Vincendo la terza prova D'Ambra a metà gara guida con 5'' su Andrea Crestani e 10'' su Negri. Nonostante la penalità al parco chiuso D'Ambra è scatenato ed è primo anche sul quarto tratto cronometrato, ma il suo è il canto del cigno e deve arrendersi ai problemi tecnici. Di rilievo lo «scratch» in questa speciale di Alberto Anselmi che con la piccola Peugeot 205 rallye si aggiudica il 7. posto assoluto.

Massimo Dellepiane

RALLYSPRINT

Ivrea (To), 24 aprile 1994

2. Rallysprint di Ivrea

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1 Crestani-Crestani (Peugeot 405 Mi 16) in 15'03''. 2. Negri-Zegna (Peugeot 309 Gti 16v) a 1''. 3 Crestani-Novelli (Opel Kadett Gsi 16V) a 16''. 4. Machetto-Coppa (Fiat Tipo 16V) a 25''. 5. Decadenti-Casotti (Peugeot 306 Gti 16v) a 28''. 6. Menardo-Magliano (Peugeot 205 Gti) a 34''. 7. Anselmi-Verri (Peugeot 205 Rallye) a 35''. 8. cavallo-Miretti (Peugeot 405 Mi 16) a 40''. 9. Vercesi-Passone (Peugeot 106 Xsi) a 40''. 10. Raviglione-Gremmo (Renault Clio Williams) a 49''

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Poggio-Baruffa in 16'22''. 2. Filippa-Baldisser a 15''. 3. Vercesi-Pella a 19''. 4. Camino-Marchisio a 29''. 5. Galuppi-Arpino (Peugeot 106 Rallye) a 32''. 6. Bellino-Disanto a 46''. 7. Benedetto-Campazzi a 47''. 8. Traversa-Bertolino a 56''. 9. Ferron-Peretti (Peugeot 106) a1'09. 10. Torrisi-Grimaldi a 1'53''. 11. Robattino-Forma (Peugeot 106) a 2.07''. 12. Ferrari-Francioso (Citroen Ax Sport) a 4'00'' (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Fioravanti-Fontana in 16'11''. 2. Ricotto-Sabena a 11''. 3. Clerico-Giullo a 35''. 4. Bovolenta-Tessa (Peugeot 205) a 40''. 5. Bellon-Mazangoni a 56''. 6. Segretario-Bollato a 1'19''. 7. Bombardieri-Roato (Peugeot 205 Gti) a 2'47''. 8. Franchino-Buttiglieri a 4'22'' (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi)

Classe 2000: 1. Raviglione-Gremmo (Renault Clio Williams) in 15'52''. 2. Callegari-Montanesi a 9''. 3. Boccaletti-Rebasto (Opel Kadett Gsi 16V) a 11''. 4. Verzoletto-Savoia a 21''. 5. Pattono-Bonino a 23''. 6. Tosi-Micheletti a 28''. 7. Gilardoni-Giovetti (Renault Clio Williams) a 29''. 8. Riva-Prioli a 30''. 9. Bertot-Baudino a 32''. 10. Nofri-Marchiori (Peugeot 205 Gti) a 36''. 11 Piantino-Gallo (Opel Kadett Gsi 16V) a 39''. 12. Semeraro-Falcetti (Peugeot 205 Gti) a 1'05''. 13. Alberetto-Scali (Peugeot 209 Gti) a 1'15''. 14 Ugo-Auriero (Opel Astra Gsi 16V) a 1'22''. 15 Bodo-Labruzzo (Renault Clio 16V) a 1'22''. 16. Zaino-Canova (Peugeot 205 Gti) a 1'27''. 17 Leali-Tessiore (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'32''. 18. Santolci-Balasso a 1'55''. 19 Genero-Filiberti (Renault Clio 16V) a 2'57'' (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

Classe 2500. 1. Bonaveri-Monasterolo in 15'57''. 2. Prietti-Bramante (Fiat Uno Turbo) a 7''. 3. Dinetti-Somma a 8''. 4. Picozzi-Falcone a 14''. 5. Galina-Nebuloni (Fiat Uno Turbo) a 14''. 6. Morgani-Bellini a 25''. 7. Panier-Martina a 30''. 8. Colombo-Scaretti a 31''. 9 Rivadudisse a 43''. 10. Valdo-De Monti a 1'26''. 11 Cestari-Chiaramello a 1'47''. 12. Maurino-Maurino a 1'48'' 13 Tortora-Di Martino a 2'32'' (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Anselmi-Verri in 15'38''. 2. Veronese-Passone (Peugeot 106 Xsi) a 5''. 3. Ticozzi-Sacchettino a 27''. 4 Pattono-Giacchero (Peugeot 106 Rallye) a 1'03''. 5. Alberghino-Farris a 1'13''. 6. Dagnes-Torricelli a 1'18''. 7. Tumiotti-De Giorgis (Peugeot 106 Xsi) a 1'23''. 8. Bugna-Villa a 1'26''. 9 Lazzarino-Milani (Peugeot 106 Xsi) a 1'30''. 10. Lancia-Lerda a 1'49''. 11 Gabella-Bozzello (Citroen Ax Sport) a 1'59''. 12. Bianco-Allemandi (Fiat Uno 70) a 2'02''. 13. Sarto-Carrera a 2'06''. 14. De Stefanis-Pinto (Fiat Cinquecento) a 2'37''. 15. Recalbuto-Arese (Opel Corsa Gti) a 2'38'' (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600. 1. Actis-Scarmal in 16'11''. 2. Bertacco-Conti a 1'19''. 3. Ghione-Ghione (Alfa 33) a 1'42''. 4. Cedroni-Grossato a 2'01''. 5. Bazzani-La Rocca a 5'40'' (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Crestani-Crestani (Peugeot 405 Mi 16) in 15'03''. 2. Negri-Zegna a 1''. 3. Crestani-Novelli (Opel Kadett Gsi 16V) a 16''. 4. Machetto-Coppa (Fiat Tipo 16V) a 25''. 5. Decadenti-Casotto a 28''. 6. Menardo-Magliano (Peugeot 205 Gti) a 34''. 7. Cavallo-Miretti (Peugeot 405 Mi 16) a 40''. 8. Biessent-Giachino (Opel Kadett Gsi) a 1'05''. 9. Gastaldo-Curtetti a 1'14''. 10. Bormida-Varaldi a 1'25''. 11. Crovella-Bertero (Peugeot 205 Gti) a 1'31'' (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

Cesari esordirà con l'Osella a Mango

Molto probabilmente l'esordio dell'Osella-Alfa di Augusto Cesari negli Slalom, avverrà il prossimo 8 maggio nella gara di Mango d'Alba. Durante questa settimana Cesari effettuerà nuovi test per riuscire a mettere a punto il suo nuovo Prototipo. La Delta S4, intanto, è diventata la vettura «ufficiale» di Paolo Antonazzo a cui Cesari ha deciso di affidarla per il resto delle gare del Campionato Italiano.

■ **COPPA DUE PONTI.** Piera Calvini e Maria Michielzi su Mini Cooper del 1968 hanno vinto la seconda edizione delle Coppa Due Ponti-Fontanigorda. La gara di regolarità organizzata dalla Scuderia Grifone in collaborazione con gli Enti locali si è risolta sul classico filo di lana. Alle spalle dell'equipaggio femminile si sono classificati, nell'ordine, Lanteri (Fulvia Zagato) e Cifarelli (Autobianchi Y10).

■ **TORTEROLO.** Il più soddisfatto del risultato dello Slalom colle San Bartolomeo, oltre naturalmente al vincitore Saracco, era il suo preparatore Mario Torterolo. Non disdegnando un volante, Torterolo, infatti, si è classificato terzo assoluto con una intramontabile Alpine A110.

■ **SAPPA.** Sulla strada dello Slalom di Colle San Bartolomeo si è presentato con una Bmw M3 Gruppo A, con livrea e colori ufficiali. Si è trattato del pilota cuneese Gianni Sappa che sarà a via di numerose gare della Serie Superslalom con questa vettura. Il pubblico ligure è andato in «delirio» per le sue evoluzioni, favorite anche dal fondo viscido. Purtroppo il risultato è stato scarso: troppi birilli abbattuti.

■ **RADUNO.** Tutti a Cherasco, paese di provincia di Cuneo, il prossimo 18 e 19 giugno. A ritrovarsi saranno le Fiat 500 derivate Giannini, Abarth e Lavazza. A questo meeting internazionale sono comunque invitati tutti i possessori delle mitiche 500 anche se solamente auto stradali. Gli interessati possono rivolgersi a: tel. 0172-489382.

SLALOM □ A SAN BARTOLOMEO IN 100 AL VIA

E la pioggia fa bene a Saracco

IMPERIA — Seppur disturbata da una pioggia incessante non è mancato l'interesse per la gara di slalom di Colle S. Bartolomeo d'Imperia a cui hanno preso parte un centinaio di piloti. Ha vinto Lorenzo Saracco sulla competitiva Lancia Superdelta preparata dalla Marcauto davanti a Paolo Antonazzo (Lancia Delta S4). Il podio è quindi completato da Mario Torterolo che trova sempre modo di mettere in bella evidenza l'Alpine Renault A 110. Da sottolineare il 5. posto di Salino vincitore del Gruppo A. In Gruppo N successo meritato di Roberto Lanteri davanti a Travagin e Brugo. Tra le Cinquecento vittoria di Augusto Cesari davanti al campione della specialità Lorenzo Filippi.

SLALOM

Imperia 24 aprile 1994

Slalom Colle San Bartolomeo

gara valida per il campionato italiano.

Le classifiche

Assoluta: 1. Saracco (Lancia Delta Hf) 162.40; 2. Antonazzo (Lancia Delta S4) 162.76; 3. Torterolo (Alpine Renault A 110) 165.23; 4. Panato (A112) 165.47; 5. Salino (Peugeot 205 rallye) 167.55; 6. Locatelli (Fiat 127 Sport) 168.89; 7. Niosi (Gmg Sport) 170.05; 8. Lanteri (renault 5 Gt Turbo) 170.82; 9. Cremonesi (Feder Cari 171.12; 10. Travagin (Renault 5 Gt Turbo) 172.00.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Nistri 182.44; 2. Guidotti 184.15; 3. Rodani 187.04; 4. Mirto 195.98; 5. De Maria (Citroen Ax Sport) 196.18; 6. Briatore 205.93; 7. Canetti 419.53 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye)

Classe 1600: 1. Pedone 190.94; 2. Giordano 192.78; 3. Schellino 200.92 (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000. 1. Ramello 182.24; 2. Condrò 182.45; 3. Annovi 191.69 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1 Lanteri 170,82; 2. Travagin 172,00; 3. Brugo 174,12; 4. Sappa (Ford Escort Coworth) 174,95; 5. Vigo 180,90; 6. Scazzino (Fiat Uno Turbo) 186,46; 7. Pisi 186,94; 8. Traversaro 197,66 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Salino (Peugeot 205 Rallye) 167,55; 2. Gangemi (Peugeot 205 Rallye) 182,22; 3. Acquarone (Opel Corsa Gsi) 190,50; 4. Tosetti (Citroën Ax Sport) 190,85; 5. Gramigo (Opel Corse Gsi) 207,98; 6. Robino (Peugeot 205 Rallye) 208,25.

Classe oltre 1600: 1. Settembre (Peugeot 205 Gti) 181,36; 2. Paolucci (Lancia Delta 16v) 184,79; 3. Picchioni (Renault 5 Gt Turbo) 197,56.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Audenino (Fiat 126) in 179.03; 2. Roscio (Fiat 500-700) 181.64; 3. Lovesio (Fiat 500-700) 181.95.

Classe 1000: 1. Cavaglià 175.54; 2. Dami 191.03; 3. Crubellati 197.88; 4. Mastrilli 201.79 (tutti su A112).

Classe 1150: 1. Panaro 165.47; 2. Locatelli (Fiat 127 Sport) 168.89; 3. Giordano (Fiat 127 Sport) 177.45; 4. Minguzzi (Fiat 127 Sport) 178.31; 5. Traina (Fiat 127 Sport) 182.17; 6. Bettiol 183.70; 7. Stoco 185.10; 8. Trevisan (Fiat 127 Sport) 186.83; 9. Paravidino 187.04; 10. Baldini (Fiat 127 Sport) 189.31; 11. Cavallaro 192.47; 12. Dami 192.87; 13. Bonavera (Fiat Panda 4 × 4) 200.39 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Sandroni (Abarth Scott Warren) 175.86.

Classe 1800: 1. Torterolo (Alpine Renault A110) 165.23; 2. Giacani (Fiat X 1/9) 177.66; 3. Perosino (Fiat X 1/9) 182.80; 4. Cambiaso (Fiat X 1/9) 185.74; 5. Cabella (Talbot Ti) 196.05; 6. Loyacono (Opel Corsa Gsi) 196.32.

Classe 2000: 1. Basso (Opel Kadett Gte) 182.95; 2. Gavotto (Lancia Beta Montecarlo) 189.25.

Classe oltre 2000. 1. Saracco (Lancia Delta Hf) 162.40; 2. Antonazzo (Lancia Delta S4) 162.76; 3. Sappa (Bmw M3) 182.50; 4. Porrati (Porsche Carrera) 198.99.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Bonini (Fiat 500-Honda) 176.64.

Sport Prototipi: 1. Niosi (Gmc-Sport) 170.05; 2. Cremonesi (Feder Car) 171.12.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Cesari 185.40; 2. Filippi 188.18; 3. Saracco 189.94; 4. Andreoli 192.23; 5. Campus 194.34; 6. Giordano 194.54; 7. Sacco 196.39; 8. Sandroni 197.65; 9. Villani 187.80; 10. Trabucco 202.92.

DOMINANDO ALLA GRANDE LE DUE MANCHE

Rossi conquista la terra emiliana

CARPINETI — Erberto Rossi ha fatto il bis nella 2. edizione dello Slalom delle Carpinete svolto in località Cà Benno di Carpineti e valido quale prova dell'Open Slalom 94. Il popolare slalom-man ligure ha dominato entrambe le manche precedendo nella 1. nell'ordine Massola (Fiat X1/9), Draghetti (Peugeot 205) e Bernardoni (Talbot) mentre nella 2. a frazione di gara ha regolato, sempre nell'ordine, Draghetti, Bernardoni e Dezza (Proto Busca). In Gruppo N successo di Costi su Bmw M3. Un po' a sorpresa la vittoria in Gruppo Speciale di Renzo Bernardoni che, evidentemente, ha saputo sfruttare al meglio la sua Talbot. Un pizzico di delusione il 3. posto del pilota di casa Gian Carlo Lenzotti (Renault Clio) favorito della vigilia.

Susanna Bigi

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Vellani (Citroën Ax) 152.11; 2. Farina 153.43; 3. Olivari 157.78; 4. Vivi 158.42; 5. Boggiano 158.55; 6. Medici 7. Migliori 178.10. (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Cacciavellani (Peugeot 205 Gti) 159.61; 2. Peirano (Opel Corsa Gsi) 161.71.

Classe 2000: 1. Capitani 159.50; 2. Fedrolfi 159.86; 3. Baldelli 163.88; 4. Corbelli 164.20. (tutti su Peugeot 309 Gti).

Classe oltre 2000: 1 Costi (Bmw M3) 149.04; 2. Incerti 149.79; 3. Lusoli 150.48; 4. Tricola 162.91. (gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Dalla Porta (Peugeot 205 Gti) 156.01; 2. Calicetti (Opel Corsa Gsi) 160.32; 3. Tavoni (Peugeot 205 Gti) 160.67; 4. Rossi (Peugeot 106 Rallye) 161.74; 5. Bergamini (Opel Corsa Gsi) 162.62.

Classe oltre 1600. 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 142.75; 2. Gozzo (Peugeot 309 Gti) 152.35; 3. Gottardelli (Peugeot 205 Gti) 152.71; 4. Tosetto (Opel Kadett Gsi) 153.40; 5. Medici (Opel Kadett Gsi) 154.47; 6. Gatti (Fiat Uno Turbo) 156.60; 7. Tumulo (Opel Kadett Gsi) 160.33; 8. Pattacini (Bmw M3) 165.36.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1 D'Anna (Fiat 500) 173.14.

Classe 1000: 1. Tidu (Fiat 127) 160.69; 2. Ruggi (A112) 167.45.

Classe 1150: 1. Incerti 147.04; 2. Bancalari 149.05; 3. Guglielmini (Fiat 127) 154.13; 4. Fontanili 160.34; 5. Marani 165.76; 6. Lusoli 174.74; 7. 178.47; 8. Carcelli 182.15. (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Del Santo (Fiat X1/9) Cosentino (Simca R) 153.55; ni (Fiat X1/9) 178.87.

Classe 1600: 1. Bernardoni (Talbot) 2. Carbognani (Fiat X1/9) 3. Bottazzi (Fiat X1/9)

Classe 2000: 1. Lenzotti (Renault Clio) Tondelli (Ford Escort) Zanetti (Fiat Ritmo) 154.25; ni (131) 157.83; 5. Leoni (Opel 6.90; 7. Feliciani (Opel Man-

Classe oltre 2000: 1. Corbelli (Ford 40.21; 2. Bonacini (Renault 21) Luggi (Renault 5) 149.16; 4. (Renault 21) 191.89.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Massola (Fiat X1/9)

SPORT PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Rossi (Erberth 2000) 2. Dezza (Busca Proto) 145.04.

fotografieBIANCHI

Paolo Antonazzo, in alto, con la Lancia Delta S4 ex Cesari in evidenti difficoltà di motore. Il pilota riuscirà a recuperare concludendo al 2. posto nella gara di Colle San Bartolomeo. Nello Slalom delle Carpinete l'assoluto è stato realizzato dal pilota ligure Erberto Rossi, a sinistra, alla guida del Prototipo Herbert R1 Sport. Rossi ha segnato il miglior tempo in entrambe le due manche

SLALOM

Carpineti (Re), 24 aprile 1994

2. Slalom Delle Carpinete

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Rossi (Erbert 2000) 130.10; 2. Massola (Fiat X1/9) 134.70; 3. Draghetti (Peugeot 205) 142.75; 4. Bernardoni (Talbot) 143.71; 5. Dezza (Busca) 145.04; 6. Del Santo (Fiat X1/9) 145.11; 7. Lenzotti (Renault Clio) 145.80; 8. Corbelli (Ford Sierra) 146.21; 9. Incerti (A112) 147.04; 10. Bonacini (Renault 21) 148.38.

SVETTANO GIOVANNI E DOMENICO

A Bellante doppio Pepe piccante

BELLANTE — Il 4 Slalom «Città di Bellante», organizzato dall'Abruzzo Corse Rally, ha aperto ufficialmente la stagione automobilistica abruzzese. Quarantaquattro i conduttori verificati che si sono cimentati su un tracciato di circa 2.5 km. La gara era valida quale prova del campionato interregionale Abruzzo-Molise-Campania. Al vincitore assoluto, Giovanni Pepe su Fiat X1/9 è bastato tagliare il traguardo nella prima manche, dato che nella seconda non vedeva la bandiera a scacchi, per aggiudicarsi lo slalom. Al secondo posto assoluto il compagno di team Domenico Pepe, che faceva sua la seconda salita. Leader indiscusso del Gruppo N Pierluigi Piccioni della Pescara Corse. Un altro pilota della Pescara Corse, Fernando Palmarini, sempre su Renault 5 Gt Turbo, si imponeva nel Gruppo speciale. Infine nel Gruppo A ha vinto Elio Palmucci su 205 Rallye.

Eugenio Mascioli

SLALOM

Bellante (Te), 24 aprile 1994

4. Slalom città di Bellante

gara valida per la Coppa Csai 3. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. G. Pepe (Fiat X1/9) 129.66; 2. D. Pepe (Fiat 850) 131.86; 3. De Amicis (Fiat 850) 137.02; 4. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 139.98; 5. Palmarini (Renault 5 Gt Turbo) 140.80; 6. Scrocca (Fiat X1/9) 141.01; 7. Carnevale (Fiat X1/9) 142.01; 8. Di Giuseppe (Lancia Beta Montecarlo) 142.33; 9. Peroni (Renault 5 Gt Turbo) 142.77; 10. Tarquini (Porsche) 144.02.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Forti 148.75; 2. Tirabassi 149.77; 3. Baldonieri 159.83; 4. Marini 164.08 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1800: 1. Di Bartolomeo 156.81; 2. Di Antonio 172.11 (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 139.98; 2. Peroni (Renault 5 Gt Turbo) 142.77; 3. Gramenzi (Ford Sierra Cosworth) 147.23; 4. De Pasquale (Renault 21 Turbo) 167.34.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Palmucci (Peugeot 205 Rallye) 147.50; 2. Romoli (Citroën Ax) 148.16.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Camaioni (Fiat 500) 168.34.

Classe 1150: 1 Di Gioia 144.24; 2. Manente 148.23; 3. Palumbo 148.42; 4. Fidanza (Fiat 127) 152.89; 5. Fiorile 156.54; 6. Celsia 161.25 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Carnevale (Fiat X1/9) 142.01; 2. Micozzi (Simca Rally 2) 148.10.

Classe 1800: 1. Pagani (Fiat X1/9) 155.70; 2. Amodeo (Talbot Ti) 156.35; 3. Delfino (Alfasud Sprint) 156.52; 4. Damiani (Talbot Ti) 158.30; 5. Amatucci (Alfasud) 193.92.

Classe 2000: 1. Di Giuseppe (Lancia Beta Montecarlo) 142.33; 2. Ciotti (Fiat Ritmo 130) 156.11; 3. Capogna (Alfa Romeo Gtv) 163.28.

Classe oltre 2000: 1. Palmarini (Renault 5 Gt Turbo) 140.80; 2. Tarquini (Porsche) 144.02; 3. Manucci (Renault 5 Gt Turbo) 144.47; 4. Raparo (Renault Alpine) 154.258.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Di Filippo (Fiat 600) 151.83.

Classe 2000: 1. G. Pepe (Fiat X1/9) 129.66; 2. D. Pepe (Fiat 850) 131.86; 3. De Amicis (Fiat 850) 137.02; 4. Scrocca (Fiat X1/9) 141.01; 5. Feliciani (Fiat 600) 149.77; 6. Minafra (Fiat 127) 156.01

È IL QUARTO SUCCESSO DEL NAPOLETANO

Per Catapano un poker servito

NAPOLI — Settantacinque piloti si sono presentati al via della gara organizzata dal Rombo Team Napoli, passaggio obbligato anche per la qualificazione per le gare di formula rally previste per i due giorni successivi. A spuntarla su tutti è stato Salvatore Catapano, già al suo quarto successo stagionale. Contenuti i distacchi finali dei rivali: 2"12 per Vinaccia e 3"29 per Bandino. L'abbattimento di un birillo ha privato Antonello De Meo, al volante di una vettura gemella di quella di Catapano, di una meritata seconda posizione assoluta. Accessissima anche la lotta per la supremazia nel Gruppo Speciale che ha visto prevalere il rientrante Francesco Boccia. Sesta piazza per il giovane Ciro Cerbo (X1/9 1300) davanti a Cataldo Esposito, vincitore del Gruppo A su Peugeot 205 Gti. Nel Gruppo N successo del giovane Massimiliano De Simone sulla «piccola»Peugeot 205 Rallye.

Rosario Moselli

SLALOM

Napoli, 23 aprile 1994

3. Slalom Mostra d'Oltremare

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Catapano S. (Fiat X1/9 2000) 136.12; 2. Vinaccia (Fiat X1/9 2000) 138.14; 3. Bandino (Fiat X1/9 2000) 139.41; 4. Boccia (Fiat X1/9 1600) 140.01; 5. Insigne (Fiat X1/9 1600) 140.79; 6. Cerbo (Fiat X1/9 1300) 146.25; 7. Esposito (Peugeot 205 Gti) 146.99; 8. Saviano (A112) 147.32; 9. De Meo (Fiat X1/9 2000) 147.42; 10. Lo Sapio (Fiat X1/9 1600) 147.60.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. De Simone 151.96; 2. D'Amico 157.63; 3. De Maio 161.51; 4. Vitiello V. 165.13; 5. Sarnataro 167.48; 6. Illuminato 213.87 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Casillo V. (Peugeot 106 Xsi) 160.66.

Classe 2000: 1. Russo L. (Peugeot 205 Gti) 152.13; 2. Langella M. (Opel Astra Gsi) 154.31; 3. Aprea (Peugeot 205 Gti) 155.35; 4. Pacifico (Peugeot 309 Gti 16) 160.15; 5. Catasso (Peugeot 309 Gti 16) 161.45; 6. Buonocore (Opel Astra Gsi) 161.72.

Classe oltre 2000: 1. La Via 152.18; 2. Sbaratta 154.11; 3. Pagano F. 177.47 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Noviello (Peugeot 205 Rallye) 150.79; 2. Tarantino (Mg Metro) 169.94.

Classe oltre 1600: 1. Esposito (Peugeot 205 Gti) 146.90; 2. Russo T. (Peugeot 205 Gti) 148.16; 3. Scolaro (Opel Kadett Gsi) 148.88; 4. Langella S. (Peugeot 205 Gti) 149.81; 5. Gianfico (Opel Kadett Gsi) 153.59; 6. Rollis (Peugeot 309 Gti) 154.01; 7. Tufino (Renault Gt Turbo) 154.53; 8. Arpaia (Renault Gt Turbo) 161.61; 9. Del Verme (Peugeot 309 Gti 16) 170.16.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Pagliaroli (Fiat 126) 153.83.

Classe 1000: 1 Spina (A112) 154.67; 2. Buongiorno (A112) 156.71; 3. Catapano V. (Fiat 127) 163.40; 4. Cutolo (Fiat Panda) 180.29.

Classe 1150: 1. Saviano (A112) 147.32; 2. Martucci (Fiat 128 3p) 157.79; 3. Impesi (A112) 163.37.

Classe 1300: 1. Cerbo 146.25; 2. Carbone 148.00; 3. Calce C. 154.85; 4. Di Vaio P. (Simca R2) 154.93; 5. Ventriglia 157.10; 6. Valentini 159.50; 7. Travaini (Talbot Samba) 163.27; 8. Troncone (Opel Corsa Gt) 171.02 (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1 Boccia 140,01 2. Insigne 140.79; 3. Lo Sapio 147.60; 4. Visconti 148.69; 5. Forino 152.04; 6. Cucciniello 154.17 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Casillo G. (Ford Escort Rs) 156.83; 2. Franzese (Fiat Ritmo 130) 163.67.

Classe oltre 2000: 1. Cilento (Lancia Delta Int. 16v) 150.04; 2. Siano (Renault 5 Gt Turbo) 155.84; 3. Mauro (Renault 5 Gt Turbo) 160.06.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Vitiello F. (Fiat 126) 157.56; 2. Di Vaio A. (Fiat 500) 162.42.

Classe 2000: 1. Catapano S. 136.12; 2. Vinaccia 138.14; 3. Bandino 139.41; 4. De Meo 147.42; 5. Cola 149.00; 6. Bruno (Fiat 600-1600) 152.45; 7. Insignito (Fiat 850 coupe-Ford Cosworth) 161.99 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

TROFEO CINQUECENTO

1. Pagano S. 155,71; 2. Calce G. 157.86; 3. De Meo 163.58; 4. Rispo 165,17; 5. Maione 166.18.

Cinque milioni il costo del successo

Quando si dice... non badiamo a spese. Per vincere una gara come la F. Rally di Forlì, Edo Ottaviani e la sua scuderia, la Cesena Rally Car, hanno sostenuto una spesa che si aggira sui cinque milioni di lire. Tanto per fare un esempio: per disputare la gara gli sono occorsi oltre 100 litri di benzina... Evidentemente la sua Ford Escort Cosworth è una buona bevitrice.

■ **AUTOCROSS.** Ha preso il via da Pergola il 2. Challenge Autocross Marche, che prevede sei appuntamenti in calendario. Le successive prove saranno: Agugliano (15 maggio); Vasto (29 maggio), Agugliano (12 giugno) e Vasto (10 luglio e 18 settembre). La novità è rappresentata dall'inserimento dell'organizzazione di Vasto che ha provveduto all'omologazione Csai della pista di Monteodorisio. Il Challenge, che nel '93 ha visto il successo di Maurizio Contardi (Alfa 33-1700) quest'anno premierà oltre al primo assoluto anche i tre migliori di ogni classe.

■ **SEMIASSI.** Fabrizio Amadori è l'uomo dei semiassi. Il pilota della Sadurano Motorsport, già nell'ultima prova del campionato Vst del 1993, aveva rotto per ben due volte il semiasse anteriore della sua Alfasud Sprint. Inconveniente verificatosi anche alla F. Rally di Forlì. Altre particolarità di Amadori: ha corso da solo nel 3. raggruppamento e con una tuta del corro Clio» regalatagli da un concessionario Renault.

■ **MIGLIOR TEMPO.** In riferimento alla gara club di Lombardore che si è corsa 15 giorni fa è giusto ricordare che per un banale errore il miglior tempo in prova era stato assegnato a Colombo su A112. In realtà la pole era stata realizzata da Tuis su Opel Corsa Gsi con il tempo di 54"206.

■ **MARCHETTI.** Il forlivese Tonino Marchetti, popolare pilota di Vst con un Prototipo junior motorizzato Alfa-Romeo, ha deciso di passare ad altra categoria. Parteciperà, infatti, ad alcuni rally nazionali con una Honda Civic ex Simoncelli. Copilota di Tonino Marchetti sarà Cristina Tumidei.

SLALOM □ A PANDOLFI LA PRIMA MANCHE

Gran recupero e Massola vince

COLLIO VAL TROMPIA — Il mantovano Leonardo Massola su Fiat X1/9 Prototipo si è aggiudicato con facilità la terza edizione dello Slalom di Collio Val Trompia, organizzato dalla scuderia Biesse Corse. Il vincitore nella prima salita, pur facendo registrare il miglior tempo, era stato preceduto dal bergamasco Franco Pandolfi su Fiat 500 Prototipo per effetto di una penalità di 10 punti conseguente all'abbattimento di un birillo. Nella seconda manche entrambi si sono migliorati e Massola non ha commesso errori, così ha preceduto il rivale di ben 7"31. Fausto Zandonà con la sua Fiat 850 a motore centrale ha ottenuto il terzo posto assoluto, rimanendo al di sotto delle attese, del resto nella prima salita aveva fatto ben peggio, attardato da notevoli problemi. In Gr N successo di Roberto Bonvecchio, mentre nel Gr. Speciale successo di Lada.

Francesco Spampinato

SLALOM

Collio Val Trompia (Bs), 25 aprile 1994
Slalom Val Trompia
gara nazionale

Le classifiche
Assoluta: 1. Massola (Fiat X 1/9) 179,91. 2. Panfoldi (Fiat 500) 187,22. 3. Zandonà (Fiat 850) 190,17; 4. Bonvecchio (Renault 5 Gt Turbo) 195,27; 5. Loda (Fia 127) 195,40; 6. Fiamberti (Autobianchi Y10) 197,20; 7. Chiodini (A112) 197,32; 8. Tomasini (Opel Kadett Gte) 199,76; 9. Quintarelli (Fiat 127) 199,83; 10. Bertocchi (Opel Kadett Gsi) 200,23.
GRUPPO N
Classe 1300: 1. Tonoli 223,90; 2. Otelli 236,65; 3. Marangon 236,74 (tutti su Peugeot 205) Rallye).
Classe 1600: 1. Contini 216,39; 2. Angiari (Peugeot 205 Gti) 216,76; 3. Scardino 226,40; 4. Rubini (Peugeot 205 Gti) 245,23 (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).
Classe 2000: 1. Bertocchi (Opel Kadett Gsi) 200,23.
Classe oltre 2000: 1. Bonvecchio 195,27; 2. Giavina 200,51; 3. De Amici 202,57; 4. Porta (Fiat Uno Turbo) 210,87; 5. Grandi 216,11; 6. Bonera 222,87 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).
GRUPPO A
Classe 1600: Sbardolini 204,16; 2. Borgonovo 221,4 (entrambi su Peugeot 205 Rallye).
Classe oltre 1600: 1. Gottardelli (Peugeot 205 Gti) 203,93; 2. Tumolo (Opel Kadett Gsi) 216,07; 3. Pasquali (Lancia Delta Hf) 220,25; 4. Baggi (Renault 5 Gt Turbo) 223,82.
GRUPPO SPECIALE
Classe 1000: 1. Chiodini 197,32; 2. Posenato (Fiat 127) 212,37; 3. De Vecchi 219,98; 4. Pegoraro 235,11 (tutti gli altri su A112).
Classe 1150: 1. Loda 195,40; 2. Quintarelli 199,83; 3. Marani 214,53; 4. Zandanei 220,47; 5. Baggi M. 249,28; 6. Mangini (A 112) 321,62 (tutti gli altri su Fiat 127).
Classe 1300: 1. Ghini 203,40; 2. Sabattini 207,11; 3. Guerrato 215,24; 4. Trapasso (Talbot Samba Rally) 220,51; 5. Girardi (Alfa Sud) 221,30 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).
Classe 1600: 1. Rizzi (Fiat X 1/9) 201,17; 2. Conti 204,49; 3. Barberini (Talbot) 214,54; 4. -Dariosopo- 219,14; 5. Taiola (Fiat Ritmo) 237,57 (tutti gli altri su Alfa Sprint).
Classe 2000: 1. Radaelli (Peugeot 205 Gti) 211,00.
Classe oltre 2000: 1. Tomasini (Opel Kadett Gte) 199,76; 2. Baldrocco (Renault 5 Gt Turbo) 259,95.

PROTOTIPI
Classe 1000: 1. Pandolfi 187,22; 2. Visinoni 204,27; 3. Pezzo (Fiat 126) 204,68 (tutti gli altri su Fiat 500).
Classe 2000: 1. Massola 179,91; 2. Zandonà (Fiat 850) 190,17; 3. Fiamberti (Y 10) 197,20; 4. Landi 202,25; 5. Scalvini 253,85 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

FORMULA RALLY □ DUE GARE A NAPOLI

Pagano eroe in Cinquecento

NAPOLI — Precedute dalla gara di slalom del sabato, si sono svolte, nell'ambito, dello Show Motori Sport Vacanze due gare di Formula Rally. Da rilevare il doppio successo di Salvatore Pagano nel Trofeo Cinquecento, che ha battuto in finale Antonio De Meo e Dario Rispo, ribadendo la superiorità fin qui evidenziata quest'anno. Incandescente la lotta tra le vetture del Gruppo N ed A a due ruote motrici, che ha visto la battaglia più accesa. Nella prima gara vittoria di Salvatore Langella (Peugeot 205 Gti) su Giuseppe Noviello (Peugeot 205 Rally). Nella seconda giornata, invece, successo del rallysta Scolaro su Opel Kadett Gsi impostosi nella finale su Mario Langella. Nello scontro notturno del lunedì sera tra Langella e Scolaro, secco 2-0 di quest'ultimo. Nel Gruppo Speciale bis di Salvatore Visconti su Fiat X1/9 1600, che ha battuto entrambe le volte un Vittorio Insigne alle prese con problemi meccanici della sua X1/9 1600. Ancora una doppietta nelle gare del raggruppamento comprendente le vetture a trazione integrale e prototipi slalom. Ad ottenerla è stato Luigi Vinaccia che con la X1/9 2000, ha avuto la meglio su Antonio De Meo, protagonista nella finale di una spettacolare uscita di strada.

Rosario Moselli

FORMULA RALLY

Napoli, 24-25 aprile 1994
2. Formula Rally Mostra d'Oltremare
gare nazionali

Le classifiche
1. gara
Trofeo Cinquecento: 1. Pagano in 4'36"58; 2. De Meo 4'40"24; 3. Rispo 4'50"46; 4. Maione 4'56"11.
1.-2. Raggruppamento: 1. Langella S. in 4'47"01; 2. Noviello (Peugeot 205 Rallye) 2'09"87; 3. Scolano (Opel Kadett Gsi) 4'13"41; 4. Russo T. 2'10"41; 5. De Simone (Peugeot 205 Rallye) 4'28"35; 6. Esposito 2'08"78; 7. La Via (R5 Gt Turbo) 2'09"41; 8. Russo L. 2'12"45. Gli altri su Peugeot 205 Gti.
3.-4. Raggruppamento: 1. Visconti in 4'05"34; 2. Insigne 4'10"40; 3. Cerbo 4'05"43; 4. Fiorino 2'05"82; 5. Catapano V. (Fiat 127) 4'26"71; 6. Buongiorno (A112) 4'50"45; 7. Lo Sapio 2'13"13. Tutti gli altri su Fiat X1/9.
5. Raggruppamento: 1. Vinaccia in 3'57"00; 2. De Meo s.t.; 3. Cilento (Lancia Delta Int. 16V) 3'56"99; 4. Bandino 1'57"34; 5. Insignito (Fiat 850 coupè-Ford Cosworth) 2'08"89; 6. Bruno (Fiat 600/1600) s.t. Tutti gli altri su Fiat X1/9.
2. gara
Trofeo Cinquecento: 1. Pagano in 4'47"39. 2. Rispo 4'49"68; 3. De Meo 4'38"76; 4. Maione 4'50"78; 5. Calce G. s.t.
1.-2. Raggruppamento: 1. Scolaro (Opel Kadett Gsi) in 4'06"14; 2. Langella M. (Opel Astra Gsi) 4'10"21; 3. Gianfico (Opel Kadett Gsi) 4'10"07; 4. Langella S. 4'11"88; 5. Esposito 2'07"57; 6. Noviello (Peugeot 205 Rallye) 3'48"07; 7. Tollis (Peugeot 309 Gti) 4'13"31; 8. Russo T. 4'14"39. Gli altri su Peugeot 205 Gti.
3.-4. Raggruppamento: 1. Visconti in 4'44"45; 2. Insigne 4'36"62; 3. Di Vaio P. (Simca R2) 5'03"10; 4. Calce C. 5'03"77; 5. Martucci (Fiat 128 3p) 6'03"95; 6. Ventimiglia 6'16"04. Gli altri su Fiat X1/9.
5. Raggruppamento: 1. Vinaccia (Fiat X1/9) in 4'24"14; 2. Aulisio (Fiat X1/9) 4'34"54; 3. Bruno (Fiat 600/1600) 4'44"65; 4. Di Vaio A. (Fiat 500/1000) 5'07"64.

FORMULA RALLY □ A FORLI

Ottaviani super star

FORLÌ — Continua, felicemente, il connubio tra la fiera di Forlì e la scuderia locale Sadurano Motosport. In questa gara di Formula Rally, al cui appello hanno aderito solamente diciannove concorrenti, lo spettacolo non è mancato e, con molta lungimiranza, passione e senso pratico, gli organizzatori hanno sopperito alla carenza di iscritti con l'inventiva. Infatti è stato predisposto un ordine di partenza che vedeva i piloti combattere tra loro in due manche consecutive, anziché con sfide ad eliminazione diretta. Sul versante agonistico da segnalare il grosso impegno dei fratelli Ottaviani. Edo Ottaviani, con la Ford Sierra Cosworth, ha dominato letteralmente il campo ed alla fine delle sfide incrociate ha ottenuto il primo posto del suo raggruppamento, da-

Vinaccia, sopra, al è imposto in entrambe le gare della F. Rally d'Oltremare. Nell'autocross Crispiani, a fianco, è stato il più veloce

SALUZZI

FESTA

AUTOCROSS □ ALLA CATRIA

Crispiani non delude

PERGOLA — Anche nelle Marche si sono accesi i motori con l'apertura del Challenge Autocross interregionale, al quale hanno aderito oltre 40 piloti che si sono dati battaglia sulla pista della Catria. Nella classe 1800, la più numerosa, si sono effettuate due batterie andate a Ricci e Carli, mentre un guasto meccanico ha fermato Binci, considerato uno tra gli attesi protagonisti. La finale ha visto il reatino Walter Ricci subito nettamente in testa. Oltre a Contardi anche Carli ha dovuto presto arrendersi per problemi di motore, mentre Giancarlo Giombini ha concluso a meno di un secondo senza però disturbare più di tanto l'azione di un accorto Ricci. Sul terzo gradino del podio è salito Casagrande. La classe 1050 di 4 divisione ha visto in corsa due sole 3500 sport. Tra questi Giuseppe Paoloni che ha «passeggiato» con la Delta Integrale; dietro di lui Scocco ha dovuto faticare per tenere dietro i migliori della minima cilindrata. Piacentini e Pulvinari hanno conquistato le prime posizioni di classe. Numerosi i prototipi al via con buon spettacolo. Fabrizio Crispiani, poleman e vincitore della prefinale, non ha tardato a mettere a posto le gerarchie del pronostico andando a vincere. Dietro Ferretti ha avuto un gran da fare con Casagrande Paoloni ed il deb Zagaglia, alla guida dell'unico 3500, fuori nel finale per problemi allo sterzo.

Giuseppe Saluzzi

AUTOCROSS

Pergola (Ps), 24 aprile 1994
Challenge Autocross
gara nazionale

Le classifiche
4. Divisione classe 1050: 1. Piacentini (Lancia Fulvia) 7'03"65; 2. Pulvinari (Fiat 126) 7'13"59; 3. Del Bonifro (A112) 7'14"25; 4. Gresta (Fiat 500) a 1 giro; 5. Testani (Fiat 500); 6. Fino Giovanni (Fiat 500); 7. Ciacci (A112).

Sport classe 1800: 1. Ricci (Lancia Beta Montecarlo) 6'45"58; 2. Giombini G. (Alfasud) 6'46"54, 3. Casagrande (Fiat Ritmo) 6'51"36, 4. Pantana (Alfasud) 6'57"25, 5. Giannone (Fiat Ritmo) 7'04"24, 6. Ellera (Fiat X1/9) 7'18"65; 7. Capitanio (Peugeot 104) 7'24"59; 8. Rodriguez (Alfa 33) a 4 giri.

Sport classe 3500: 1. Paoloni G. (Lancia Delta Integrale) 6'39"63; 2. Socco (Fiat Panda) 7'02"63.

Monoposto junior: 1. Crispiani (Suzuki 1000) 6'19"53; 2. Ferretti G. (Suzuki 1100) 6'23"16; 3. Casagrande Paoloni (Suzuki 1100) 6'24"65. 4. Balercia (Kawasaki 1000) 6'43"44, 5. Paoloni L. (Kawasaki 1000) a 2 giri; 6. Serrone (Lancia 1600) a 5 giri.

Monoposto 3500: 1. Zagaglia (Ford Cosworth) 5'47"98.

FORMULA RALLY □ A MILANO IN FESTA

Per Balzarotti che Liberazione!

MILANO — Una giornata di pioggia, a tratti torrenziale, ha contrassegnato la «prima» milanese della Formula Rally vinta da Giovanni Balzarotti che, ben assecondato dal suo prototipo con motore Honda, ha avuto la meglio in finale su Augustino Pettenuzzo (Fiat X 1/9). Alle spalle di Balzarotti, nella classifica assoluta, si è piazzato un Mario Beltrami, in gran spolvero, che in semifinale ha fermato i cronometri sul miglior tempo della giornata, prestazione che non è riuscito a ripetere nella finale disputata sotto una pioggia battente. Licitra e Sarzo Sartori hanno dato vita a un duello monomarca tra Renault 5 Gt Turbo vinto da Licitra (quarto assoluto) mentre Renzo Dezza ha conquistato il quinto posto con una Ford Escort Rs 2000 che ha saputo gestire al meglio sul tracciato insidioso. Fuori gara in semifinale, dopo due giri, Benvenuto Maroni, uno dei favoriti della vigilia.

Gianni Cattaneo

FORMULA RALLY

Milano, 25 aprile 1994
1. Trofeo Città di Milano
gara nazionale

Le classifiche
Assoluta: 1. Balzarotti (Honda prototipo 1000) in 4'45"45; 2. Beltrami (Peugeot 205 Gti 1900) in 4'46"40; 3. Merelli (A112) in 4'47"94; 4. Licitra (Renault R5 GT) in 4'48"23; 5. Dezza (Ford Escort RS 2000) in 4'54"41; 6. Sarzi Sartori (Renault R5 GT) in 4'54"91; 7. Petenuzzo (Fiat X 1/9) in 4'59"48; 8. Dal Magro (Autobianchi A 112) in 5'00"44; 9. Gnecchi (Peugeot 205 1300) in 5'01"95; 10. Busà (Fiat Ritmo 130 Abarth) in 5'54"03.
1. Raggruppamento: 1. Beltrami (Peugeot 205 Gti) in 4'46"40; 2. Gnecchi (Peugeot 205 1300) in 5'01"95; 3. Gardi (Peugeot 205 Gti) in 3'51"52 (semifinale); 4. Lima (Peugeot 205 Gti) in 3'57"78 (semifinale).
2. Raggruppamento: 1. Licitra (Renault R5 Gt) in 4'48"23, 2. Sarzi Sartori (Renault R5 Gt) in 4'54"91. 3. Vitrani (Renault R5 GT) in 3'56"00 in semifinale; 4. 4. Arduini (Bmw M3) in 4'11"91 (semifinale).
3. Raggruppamento: 1. Merelli (Autobianchi A112) in 4'47"94. 2. Dal Magro (Autobianchi A112) in 5'00"44; 3. Galafini (Talbot Sumbeam) in 3'55"04 in semifinale; 4. Bonorandi (VW Golf Gti) in 3'55"80 in semifinale; 5. Albergheti (Fiat Ritmo) in 4'01"32 (semifinale).
4. Raggruppamento: 1. Dezza (Ford Escort RS) in 4'54"41. 2. Busà (Fiat Ritmo 130) in 5'54"03.
5. Raggruppamento: 1. Balzarotti (Honda prot. 1000) in 4'45"45; 2. Petenuzzo (Fiat X 1/9) in 4'59"48; 3. A. Cabirri (Yamaha prot. 1000) in 4'01"99 in semifinale; 4. Bonini (Yamaha prot. 1000) in 3'34"45 in semifinale; 5. E. Cabirri (Honda prot. 1000) in 4'15"67 batteria; 6. Basilico (Fiat 126) in 4'36"84 batteria; 7. Maroni (Suzuki prot. 1600) a due giri in batteria. 8. Caputo (Audi 4 × 4) a due giri in batteria.

estero

news a cura di MARCO RAGAZZONI

GIAPPONE

Il Turismo parla ...europeo

AUTOPOLIS — Partenza alla grande... sconfitta alla grande per i padroni di casa. Per la gara d'apertura del campionato Turismo giapponese, che si corre per la prima volta con la regolamentazione D2, la Nissan aveva ingaggiato nientemeno che l'idolo locale Hoshino, pluricampione di F. 3000 e Sport, e la Toyota il pilota di F.1 Aguri Suzuki e il campione '91 della F.3 tedesca e '93 di quella giapponese, Tom Kristensen. Ma la vittoria in entrambe le gare in programma è andata subito ad Antony Reid, con la Vauxhall Cavalier, il quale è stato attaccato solo nella 1. gara da Hoshino, poi 3. La migliore delle Toyota è stata invece quella di Sekiya, con un 2. e un 3. posto. Poco competitive anche le Bmw 318i, con Gilbert-Scott, 7. e 4., e Soper, 7. nella 2. gara dopo il ritiro nella 1.

Tetsuya Tsuzuki

TURISMO

Autopolis (J), 24 aprile

1. e 2. prova del campionato giapponese

Le classifiche

1. gara: 1. Reid (Vauxhall Cavalier), 20 giri in 40'53"697, media 136,796 kmh; 2. Sekiya (Toyota Corona), 40'57"196; 3. Hoshino (Nissan Primera), 41'02"268; 4. Hasemi (NissanPrimera), 41'02"576; 5. Kristensen (Toyota Corona), 41'06"888; 6. Suzuki (Toyota Corolla), 41'08"787

☐ **Giro più veloce:** Reid (Vauxhall Cavalier), 2'00"547, media 139,584 kmh.

2. gara: 1. Reid (Vauxhall Cavalier), 20 giri in 40'59"63?, media 136,466 kmh; 2. Hasemi (Nissan Primera), 41'02"047; 3. Sekiya (Toyota Corona), 41'03"96?; 4. Gilbert-Scott (Bmw 318i), 41'13"010; 5. Suzuki (Toyota Corona), 41'16"547; 6. Kristensen (Toyota Corona), 41'18"404.

☐ **Giro più veloce:** Reid (Vauxhall Cavalier), 2'01"068, media 138,983 kmh.

FORMULA 3

Tsukuba (J), 24 aprile

3. prova del campionato giapponese

La classifica: 1. Krumm (Tom's 034F-Toyota), 45 giri in 40'59"955, media 134,673; 2. Kageyama (Tom's 033-Toyota), 41'00"366; 3. Takagi (Tom's 033F-Toyota), 41'21"830; 4. Shibahara (Dallara 394-Toyota), 41'30"800; 5. Dean (Dallara 393-Opel), 41'31"510; 6. Ingall (Dallara 393-Toyota), 41'49"591

☐ **Giro più veloce:** Kageyama (Tom's 033F-Toyota), 53"716, 137,069 kmh.

La classifica del campionato: 1. Krumm punti 16; 2. Kageyama 14; 3. Nakano 13; 4. Michigami e Dean 9.

CAPPELLANI

F. OPEL ☐ CON IL TEAM VERGANI AL DEBUTTO...

La sorpresa è Spoladore

ZOLDER — È cominciato con un doppio perentorio successo italiano il campionato europeo di F. Opel. A Zolder a salire 2 volte sul gradino più alto del podio non è stato però un pilota della Draco, squadra tricolore che da anni ci ha abituato a dominare nella categoria: l'impresa è riuscita alla debuttante Vergani Racing ed al suo uomo di punta, Sandro Spoladore, nella foto in alto sul podio. Il padovano ha messo a segno sull'insidiosa pista belga una secca doppietta che lo candida, grazie alla sua specifica esperienza nella serie, come uno dei pretendenti più autorevoli al titolo. Una bella soddisfazione per Lucio Vergani che, dopo 3 anni di collaborazione con la Practice, alla sua prima uscita «in proprio» in F. Opel ha centrato in pieno quell'obiettivo in precedenza solo sfiorato. Al via stagionale si sono schierate solo 22 monoposto, causa la concomitante prima gara del campionato tedesco. Le prove designano in Campos (Draco) e Crevels (Ar) i piloti al palo nelle 2 corse. Al loro fianco in entrambe le occasioni c'è Spoladore, che transiterà in testa alla prima curva. Nel round iniziale è Campos, che proviene dal Kart e corre per la prima volta in monoposto, a punzecchiare il veneto. Il brasiliano è veloce ed ha una macchina perfetta, ma l'inesperienza gli fa perdere qualche posizione: al termine sarà 4. dietro agli olandesi Crevels e Coronel. La 2. gara si corre su pista in parte bagnata. Spoladore prende subito il largo, più nettamente di prima: non ce n'è per nessuno e sul podio con il padovano salgono Westbrook e Crevels, a lungo in lotta tra loro. Spoladore a parte, il miglior italiano è risultato Ferraresi (Bicar), 8. in entrambe le prove nonostante abbia utilizzato una macchina incidentata. Primi punti europei anche per Francioni (Draco), 2 volte 10°. Più in salita l'esordio degli altri piloti della Vergani, Pirri e Crocioni. Il primo ha avuto difficoltà ad adattarsi alle gomme, mentre l'altro ha mandato in fumo un 7. posto nella prima gara toccandosi con un avversario nel finale. Promette bene infine il portoghese della Draco, Gomes, autore del giro più veloce nel round iniziale.

Enrico Rosi Cappellani

F. OPEL EUROSERIES

Zolder (B), 24 aprile

1. e 2. gara dell'Euroseries

Le classifiche

1. gara: 1. Spoladore, 15 giri in 25'31"29, media 147,899 kmh; 2. Crevels a 00"47; 3. Coronel a 00"63; 4. Campos a 00"96; 5. Westbrook a 10"64; 6. Spinola a 12"50.

☐ **Giro più veloce:** Gomes, 1'40"32, media 150,502 kmh.

2. gara: 1. Spoladore, 15 giri in 26'38"27, media 141,701 kmh; 2. Westbrook a 3"41; 3. Crevels a 5"02; 4. Campos a 8"92; 5. Rustad a 9"54; 6. Gomes a 10"69.

☐ **Giro più veloce:** Westbrook, 1'44"12, media 145,010 kmh.

La classifica del campionato: 1. Spoladore punti 40; 2. Crevels 27; 3. Westbrook 24; 4. Campos 20; 5. Coronel 16.

TURISMO AUSTRALIANO

Fra i crash spunta Perkins

LAKESIDE — Tra le carambole e i colpi di scena finalmente è saltato fuori un nuovo vincitore nel campionato Turismo australiano: Larry Perkins, che con un 2. e un 1. posto ha rotto così la serie delle doppiette di Skaife e Seton. La 1. gara è stata subito interrotta per l'incidente fra Longhurst e Brock. Al nuovo via Seton si portava al comando ma a metà gara si scontrava con Bowe e quindi ancora questi con Mezera, che finiva contro un muro a 250 all'ora, uscendo fortunatamente illeso dalla vettura. Nella 2. gara uscivano invece su una macchia d'olio Jones, Gardner e Bowe mentre Perkins vinceva indisturbato.

Carlo Irlitti

TURISMO

Lakeside (AUS), 24 aprile

5. prova del campionato australiano

Le classifiche

1. manche: 1. Johnson (Ford Falcon Eb), 28 giri in 25'08"78; 2. Perkins (Holden Commodore Vp), 25'16"83; 3. Richards (Holden Commodore Vp), 25'28"68; 4. Skaife (Holden Commodore Vp), 25'32"85; 5. Ashby (Holden Commodore Vp), 25'33"15; 6. Gardner (Holden Commodore Vp), 25'34"32.

☐ **Giro più veloce:** Seton (Ford Falcon Eb), 52"580.

2. manche: 1. Perkins (Holden Commodore Vp), 28 giri in 25'14"08; 2. Richards (Holden Commodore Vp), 25'14"20; 3. Brock (Holden Commodore Vp), 25'14"95; 4. Skaife (Holden Commodore Vp), 25'26"89; 5. Morris (Holden Commodore Vp), 25'30"36; 6. Bowe (Ford Falcon Eb), 25'30"45.

☐ **Giro più veloce:** Seton (Ford Falcon Eb), 52"664.

La classifica del campionato: 1. Skaife punti 184; 2. Seton e Brock 119; 4. Richards 88; 5. Perkins 77.

F.3 TEDESCA ☐ TERZO È SCHUMACHER

Maassen regala un bis a Wurz

HOCKENHEIM — Prima Colciago, nella gara di «riscaldamento» precampionato, poi Muller, ora Wurz e con una doppietta secca. La vittoria netta di Wurz in entrambe le gare di questo 2. appuntamento ufficiale della stagione si è comunque potuta concretizzare grazie anche alla «giornata no» di Maassen, fra i principali aspiranti al titolo. Con la Dallara 394-Opel del team Wts Maassen aveva infatti compiuto un capolavoro in prova siglando il nuovo record della pista in 58"93. Ma al via della 1. gara ha fatto spegnere il motore e, partito così ultimo, non è riuscito a risalire oltre la 14. posizione. Nella 2. gara è quindi di dovuto ripartire dalla metà griglia ha preferito desistere nella rimonta per non rischiare rimanere coinvolto nella accesissima davanti fra Fontana e Ralf Schumacher. E «giornata assolutamente no» è stata anche la del team Vw-Motorsport: Angelelli si è ritirato problemi elettrici mentre Bernhardt è stato perfino escluso dalla 2. gara per aver colpito con un pugno il casco di Vallant dopo che questi nella prima gara lo aveva centrato mentre finiva in testacoda. Dietro a Wurz nella prima gara molto bello è stato dunque il duello fra Couceiro, Schumacher, sempre all'attacco, e Muller. Nella 2. gara, mancando l'attacco di Schumacher per essere rimasto questa volta lui fermo al via con il motore spento, l'interesse è vissuto per il duello per il 4. posto fra Peter, Colciago, Abt e Viegas.

Wolfgang Monsehr

PHOTO4

FORMULA 3

Hockenheim (D) 24 aprile

3. e 4. prova del campionato tedesco

Le classifiche

1. gara: 1. Wurz (Dallara 394-Opel), 23 giri in 23'22"11, media 155,784 kmh; 2. Couceiro (Dallara 394-Opel) a 1"21; 3. Schumacher R. (Dallara 394-Opel) a 4"42; 4. Muller (Dallara 394-Fiat Abarth) a 8"16; 5. Peter (Dallara 394-Fiat Abarth) a 10"39; 6. Hauser (Dallara 394-Mugen) a 10"80.

☐ **Giro più veloce:** Maassen (Dallara 394-Opel), 59"85, media 158,676 kmh.

2. gara: 1. Wurz (Dallara 394-Opel), 23 giri in 23'23"19, media 155,664 kmh; 2. Couceiro (Dallara 394-Opel) a 4"56; 3. Muller (Dallara 394-Fiat Abarth) a 5"10; 4. Peter (Dallara 394-Fiat Abarth) a 7"29; 5. Colciago (Dallara 394-Fiat Abarth) a 12"28; 6. Abt (Dallara 394-Opel) a 12"72.

☐ **Giro più veloce:** 1. Wurz (Dallara 394-Opel), 1'00"30, media 157,492 kmh.

La classifica del campionato: 1. Wurz punti 50; 2. Muller 42; 3. Couceiro 38; 4. Schumacher R. 26; 5. Peter 18.

F.3 BRITANNICA ☐ FRANCHITTI FUORI PISTA

Magnussen all'attacco

BRANDS HATCH — Due ex protagonisti della F. Opel '93 si stanno riaffrontando nel campionato di F.3 britannico. Magnussen e Radermecker si sono aggiudicati una vittoria ciascuno nelle due gare in programma di questo appuntamento della stagione ed ora si propongono come candidati al titolo insieme a Franchitti. Magnussen, vincitore anche della gara di tre settimane fa a Donington ha dimostrato ancora una volta tutto il suo potenziale soprattutto nella 1. gara dove, dopo essere partito dalla pole, ha dominato indisturbato davanti a Radermecker, Rees e la giovanissima promessa francese Dufour che ha saputo resistere molto bene agli attacchi di Gueiros. Franchitti si è invece ritirato per un'uscita di pista. Nella 2. gara al via il più veloce è stato invece Radermecker che è però riuscito a mantenere il comando davanti a Rees solo grazie a una tattica di gara piuttosto «discutibile». Con il 3. posto davanti a Magnussen il 18enne Dufour ha quindi confermato di essere notevolmente maturato rispetto alla scorsa stagione e di poter ora lottare con i primi.

David Hodges

SOLDANO-OPPI

FORMULA 3

Brands Hatch (GB), 24 aprile

2. e 3. prova del campionato britannico

Le classifiche

1. gara: 1. Magnussen (Dallara 394-Mugen), 15 giri in 10'49"23, media 161,11 kmh; 2. Radermecker (Dallara 394-Mugen) a 1"10; 3. Rees (Dallara 394-Mugen) a 2"10; 4. Dufour (Dallara 394-Mugen) a 2"66; 5. Gueiros (Dallara 394-Vauxhall) a 2"83; 6. Rosset (Dallara 394-Mugen) a 3"77.

☐ **Giro più veloce:** Magnussen (Dallara 394-Mugen), 42"48, media 164,15 kmh.

2. gara: 1. Radermecker (Dallara 394-Mugen), 15 giri in 12'52"20, media 135,45 kmh; 2. Rees (Dallara 394-Mugen) a 0"58; 3 Dufour (Dallara 394-Mugen) a 0"90; 4. Magnussen (Dallara 394-Mugen) a 1"06; 5. Gueiros (Dallara 394-Vauxhall) a 1"35; 6. Spence (Dallara 394-Mugen) a 3"06.

☐ **Giro più veloce:** Dufour (Dallara 394-Mugen), 42"48, media 164,15 km.

La classifica del campionato: 1. Magnussen punti 63; 2. Rees 43; 3. Radermecker 42; 4. Franchitti 32; 5. Dufour 27

STOCK CAR

A Martinsville è esplosa tutta la rabbia di **Rusty Wallace** Che ha dominato con una Ford speciale della Penske Racing...

JEREMY SHAW

MARTINSVILLE — C'è chi si sta domandando ancora come nel '93 abbia potuto vincere un terzo delle trenta gare e perdere al tempo stesso il campionato, giungendo «solo» 2. E ora l'assurdità di quanto accadde lo scorso anno sta diventando ancora più evidente. Nella Martinsville 500, 8. appuntamento della Winston Cup-Stock Car, Rusty Wallace (nella foto) ha colto infatti ancora un successo, il 2. della stagione, con una prestazione che ha lasciato di stucco: partenza in pole position e dominio quasi totale nei 500 giri della gara; una combinazione che in Stock Car accade assai raramente, che per la precisione non si verifica da ben 13 gare e che gli ha fatto intascare un premio aggiuntivo di 98.000 dollari (156.800.000 lire!) oltre ai «normali» 78.875 dollari in palio per la vittoria. Il tutto per di più nonostante la penalità di uno stop and go per aver percorso la corsia dei box a velocità troppo elevata; penalità che lo ha costretto a rientrare in corsa nelle ultime posizioni. Adesso Wallace non è ancora riuscito ad agguantare la leadership in classifica generale, dove figura per il momento solo quarto per essere uscito di scena in un paio di gare; ma sono già in molti a scommettere che, dopo la forte delusione del '93, questo possa davvero essere il suo anno. Da dove tanta certezza? Oltre alla sua naturale grinta quest'anno Wallace e il suo team sembrano avere trovato la soluzione tecnologica ideale. La Penske Racing ha infatti messo a punto per Wallace una soluzione ibrida ma particolarmente efficace: il telaio tubolare che Rusty utilizzava lo scorso anno sulla sua Pontiac Gran Prix, con il motore e la carrozzeria della Ford Thunderbird, aerodinamicamente più efficiente. Questa soluzione ha poi portato anche un vantaggio economico: un budget più elevato da parte della Ford rispetto a quello messo a disposizione lo scorso anno dalla Gm-Pontiac. C'è comunque un'incognita, ed è proprio la grinta di Rusty: troppa! Dopo la conclusione del campionato dello scorso anno Wallace assicurava che senza l'incidente a un terzo di stagione (in cui si ruppe un polso), avrebbe potuto vincere anche 12-14 gare... mentre i giornalisti che lo ascoltavano pensavano che era già abbastanza fortunato ad averne vinte 10. Quest'anno il timore è che possa e voglia strafare ancora. Lui garantisce però che è cambiato: sarà più cauto, perché il titolo ora lo deve vincere!

STOCK CAR

Martinsville (Usa), 24 aprile

8. prova della Winston Cup

La classifica: 1. R. Wallace (Ford Thunderbird) con 500 giri in 3.25'00 alla media di 123,459 kmh; 2. Irvan (Ford Thunderbird) a 0"46; 3. Martin (Ford Thunderbird); 4. D. Waltrip (Chevrolet Lumina); 5. Sheperd (Ford Thunderbird); 6. T. Bodine (Ford Thunderbird); 7. Bown (Ford Thunderbird); 8. Mast (Ford Thunderbird) a 1 giro; 9. Elliot (Ford Thunderbird) a 1 giro; 10. Musgrave (Ford Thunderbird) a 1 giro.

La classifica del campionato: 1. Irvan punti 1274; 2. Earnhardt 1249; 3. Martin 1178; 4. Wallace 1071; 5. Schrader 1051; 6. Speed 1012.

portobello

SI VENDE

AUTO

● **ALFA 33** Gr. N, 1.5, nuova, una gara, supercompetitiva N3, vendesi vero affare. Telefonare 0771/64780.

● **ALFA ROMEO 1.5** Gr. A, Peugeot 205 1.6 Gr.N, solo salita, più carrello, vendesi. Telefonare 0434/344445.

● **AUDI 80 GTE** 1600 cc, Gr. A Motorsport n001, Dtm 1986, bullone centrale, martinetti, rifornimento rapido, molti ricambi e varie, vendesi **L. 15.000.000**. Telefonare 0544/417578 ore serali.

● **AUDI QUATTRO COUPE** 2200 turbo, 1981, argento, Bbs, motore nuovo, vendesi. Telefonare 02/4453402.

BMW 320 IS 2 porte, full optional, Abs, climatizzatore, immatricolato maggio 1993, nero metallizzato, km. 60.000, vendesi **L. 20.000.000**. Telefonare 0546/662301.

BMW 525 TDS luglio 1992, km. 65.000, unico proprietario, grigio metallizzato, Abs, catalizzato, climatizzata, tutti i tagliandi eseguiti Casa, garanzia Bmw, straordinariamente bella, vendesi **L. 38.000.000** trattabili. Telefonare 0337/230199 - fax 0165/235162.

● **BMW 635** Gr. A, ex ufficiale, numerosi ricambi, vendesi. Telefonare Sig. Dinati 06/5089319.

● **BMW M3 COUPÉ** nuova di fabbrica, colore Avus Blau, pelle interna, alettone, bord computer, ruote Technic 5 razze, vendesi. Telefonare 0165/235162 fax, 0337/230199 Interservice.

● **BMW M3** nero 1989, km. 58.000 ottime condizioni, vendesi **L. 34.000.000** trattabili. Telefonare 0337/220519.

● **CITROËN VISA CHRONO** 1400, pronta gara, gomme, ricambi, vendesi **L. 6.000.000** trattabili. Telefonare 045/565946.

● **FIAT 128** Gr.2 1300, come nuova, plurivittoriosa, ex ufficiale Trivellato, vendesi. Telefonare 0922/839036.

● **FIAT 500** Mycar, 1968, completamente restaurata, originalissima, vettura da amatore, privato vende. Telefonare 0426/372001.

● **FIAT RITMO 130 TOTIP** Gr. A, ex Chiti, intestata Jolly Club, totalmente restaurata, vari ricambi, vendesi. Telefonare 0337/826115.

● **FIAT RITMO 130** Gr. A, Civt, pronta gara, con ricambi, vendesi prezzo interessante. Telefonare 0332/457313.

● **FIAT RITMO 75** Gr. B, iniezione, autobloccante, 175 cv, vincente, ex ufficiale, preparazione Romeo Ferraris, vendesi. Telefonare 0041/37/371515 ore pasti.

● **FIAT X 1/9** 4x4, massima preparazione, velocità su terra e formula rally, vendesi. Telefonare 0773/740020 - 510980.

● **FORD ESCORT COSWORTH** Gr. N, nuova, bianca, vendesi prezzo interessante. Telefonare 0523/877770 ore serali.

Per le vostre inserzioni usate questa scheda

Indirizzare a: **AUTOSPRINT**, Via del Lavoro 7, 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna)

NOME E COGNOME

VIA E NUMERO — CAP/CITTÀ

DOCUMENTO — N.

RILASCIATO DA

CODICE FISCALE

PARTITA IVA

FIRMA

● Autosprint declina ogni responsabilità per il contenuto delle inserzioni inviate alla rubrica «Autocompravendita». Onde evitare situazioni spiacevoli, gli inserzionisti sono pregati di accludere al testo del messaggio pubblicitario, oltre al nome, cognome ed indirizzo, le seguenti indicazioni: numero di un documento valido (carta d'identità, patente, passaporto ecc.) con l'indicazione dell'autorità che lo ha rilasciato (Comune, Prefettura, Questura, ecc.). La cedola dovrà inoltre riportare la firma autografa del mittente.

Indicare il numero delle inserzioni inviate — Data della spedizione

Quante volte va ripetuto l'avviso? — Mezzo del versamento

☐ Assegno ☐ Vaglia (allegare ricevuta) ☐ c.c.p. n. 244400 (allegare ricevuta)

(specificare la causale del versamento)

Non mettere soldi in contanti. Non ne rispondiamo

LE TARIFFE ● Fino ad un massimo di 15 parole L. 25.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 1.000 (l'indirizzo della inserzione va conteggiato nel numero delle parole solo se pubblicato) ● Non più di una vettura per inserzione ● Pagamento anticipato ● 1 inserzione gratuita per gli abbonati annuali fino ad un massimo di 15 parole ● La pubblicazione di una foto comporta un supplemento di L. 40.000 (formato standard 1 col. × mm 30)

GASTALDI tours

Vieni con Noi!

Supergray VIAGGI

INDIANAPOLIS 500

THE SEVENTY SEVENTH - MAY 30, 1993

dal 25 Maggio all'1 Giugno '94

a partire da L. 2.490.000

Telefono 0541-963468 ● Fax 0541-953670

az car lazio

Rally Racing Equipment

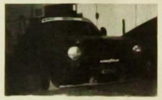
E

sparco

IL MEGLIO DELL'EQUIPAGGIAMENTO PER L'AUTOMOBILISMO SPORTIVO

brembo SERIE ORO — KYB — Zender — TURBOCARPOWER — SHOCK — CHAMPION RACING — GAM SUD SCARICHI — syneco LUBRIFICANTI — TECNICA DI ASSETTO

00152 ROMA - V. A. TOSCANI, 97 - TEL. 536101 5349583 - FAX 5370482



● **FORD ESCORT RS 1600** Gr. , 16 valvole, carter secco, iniezione Lucas, 5 marce, minilight magnesio, preparazione Terzi, ex Finotto, Giro d'Italia con Ghislotti 1974, ex Galliano, vari accessori, vendesi **L. 23.000.000**. Telefonare 0544/ 417578 ore serali.

● **FORD MEXICO 1300** slalom, formula rally, vendesi al miglior offerente. Telefonare 02/66983274 ore ufficio.

● **FORD SIERRA COSWORTH** Integrale, edizione particolare, Concessionaria Ford vende. Telefonare 0372/451151, astenersi perditempo.

● **FORD SIERRA COSWORTH** anno 1987, 2 volumi, km. 50.000, perfetta, vendesi. Telefonare 045/527618.

● **FORD SIERRA COSWORTH** 3 volumi, Gr. N, competitiva, cerchi e gomme, vendesi. Telefonare 0337/611151.

● **FORD SIERRA COSWORTH** 4x4, bianca, accessoriata, km. 70.000, vendesi **L. 25.000.000**. Telefonare 0187/660125-660174 ore ufficio.

● **FORD SIERRA RS** Cosworth, 1986, cercasi urgentemente, tetto apribile, completo rivestimento interno. Telefonare 0522/890155.

● **LANCIA BETA MONTECARLO** 1993, senza motore, ravvicinato, Lockheed, autobloccante e uniball, tutta resina, vendesi. Telefonare 079/755115.

● **LANCIA DELTA EVOLUZIONE** bianca, Gr. N, vincente, preparazione Agnello, vendesi. Telefonare 035/944344.

● **LANCIA DELTA HF** Gr. N, 10/92, massima preparazione, competitiva, più cerchi, gomme, accessori, vendesi **L. 48.000.000**. Telefonare 0544/417578 ore serali.

● **LANCIA DELTA INTEGRALE** Gr. N, massima preparazione, Nalin, più cerchi, gomme, vendesi. Telefonare 0583/510744 ore ufficio.

● **LUCCHINI SN88** completamente aggiornata, 1994, perfetta, meccanica e carrozzeria, nera, gomme e cerchi, asciutto e bagnato, vari ricambi e rapporti, vendesi. Telefonare 080/5525026.

● **LUCCHINI** anno 1988, aggiornata, anno 1994, motore Alfa Romeo 3000, vendesi. Telefonare 055/8951421 casa, negozio 055/212062.

OPEL ASTRA S.W. 1.4 iniezione, Gls, vetri elettrici, grigio metallizzato, catalitica, chiusura centralizzata, giugno 1993, **L. 19.000.000** vendesi. Telefonare 035/995098.

● **OPEL CORSA** Gr. A, innesti frontali, assetto Valentino, cerchi, gomme e ricambi, vendesi prezzo trattabile. Telefonare 0433/43045-47962.

● **OPEL KADETT 16V** Gr. N, preparazione Terrosi, gomme, cerchi, vendesi. Telefonare 091/520412 ore pasti.

● **OPEL KADETT 16V** Gr. N, affittasi per Coppa Italia, Sprint e Formula Rally. Telefonare 030/9747591.

● **OPEL KADETT GSI** 1986, rossa, buone condizioni, cerchi lega, vendesi. Telefonare 0523/539651 ore 20.

● **OPEL KADETT GSI** 16V, 1989, perfetta, cerchi Oz, vendesi. Telefonare 015/881864.

OPEL KADETT S.W. 1.7 diesel, colore bordeaux, fine 1990, Km. 60000, **L. 9.000.000** vendesi. Telefonare 035/995098.

● **OPEL KADETT** 16V, Gr. N e A, innesti frontali, autobloccante, idroguida, vendesi. Telefonare Facetti 02/92106819.

OPEL OMEGA CORPO DIPLOMATICO full optional, Abs, climatizzatore, verde metallizzato, luglio 1993 **L. 30.000.000** vendesi. Telefonare 035/995098.

● **OSELLA BMW 1600** motore chilometri zero, come nuova, vendesi. Telefonare 0934/951400-0337/955389.

● **PEUGEOT 205 RALLYE** Gr. N, preparazione Tamburini, motore nuovo, eccellenti condizioni, vendesi o noleggiasi con assistenza. Telefonare 06/5885330.

● **PEUGEOT 309 GTI** Gr. N, 8V, gomme, cerchi, vendesi. Telefonare 0336/560474 Marco.

● **PORSCHE 911 TURBO** cabrio, 1987, km. 46.000, perfetta, vendesi. Telefonare 051/321577 ore ufficio.

PORSCHE CARRERA 2700 RS bianca, 1973, ex gr. 3 2850, perfettamente restaurata, vendesi. Telefonare Autoieri 0171/905252.

● **PORSCHE CARRERA CUP** 1993, immatricolata, pronta corse Carrera Pokal e Super Gt, ultime modifiche freni anteriori maggiorati, marmitta 1993, preparata Ciemme Tuning. Telefonare Piero Marsaj 011/8122200.

PUMA GT 1200 colore rosso, usato dicembre 1992, vendesi **L. 8.500.000**. Telefonare 06/8277285 ore pasti.

● **RENAULT 5 GT TURBO** Gr. N, preparazione Stylcar, motore scorta, gomme, cerchi, vincente, dimostrabile, vendesi. Telefonare 030/396270.

● **RENAULT 5 GT TURBO** Gr. N, salita, 14 gomme, più dischi, ricambi, vendesi **L. 10.000.000** per fine attività. Telefonare 0436/4291 Roilo.

● **RENAULT 5 GT TURBO** Gr. N, massima preparazione Renault Sport, cerchi, gomme, pezzi di ricambio, vendesi. Telefonare 0332/860414.

● **RENAULT 5 GT TURBO** 1981, rossa, stradale, vendesi. Telefonare 035/944344.

● **RENAULT 5 TURBO** Gr. N, competitiva, gomme, cerchi, vendesi. Telefonare 0523/58522 ore ufficio, ore ufficio, Alberto.

● **VW GOLF GTI** Gr. A, Civt, pronta gara, con ricambi, vendesi prezzo interessante. Telefonare 0332/457313.

● **VW POLO GT 1300** salita o slalom, pronta gara, **L. 9.000.000**. Telefonare 0461/684454.

● **VW SCIROCCO** Gr. 5, 315 cv, 740 kg, mostruosa!, più motore aspirato 190 cv, ricambi, vendesi prezzo interessante. Telefonare Sig. Donati 06/ 5089319.

segue

9000 GIRI

Equipaggiamenti per l'automobilismo sportivo, kit potenziamento motori, assetti sportivi, impianti di scarico speciali, volanti, caschi e tute ignifughe per piloti.

9000 Giri - Viale Piceno 3 - 20129 Milano
Tel. (02) 7383175 -70121236 Fax (02) 70100765

AUTO SPRINT

Il settimanale da corsa
Anno XXXIV N. 18
3-9 maggio 1994

CONTI EDITORE S.p.A.
Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

ABBONAMENTI: ITALIA annuale L. 160.000, semestrale L. 82.000. ESTERO via terra o mare L. 250.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 290.000, Africa L. 370.000, Americhe e Asia L. 400.000, Oceania L. 500.000.
MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario -c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A. - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via del Lavoro 7. Numeri arretrati, L. 8.000.

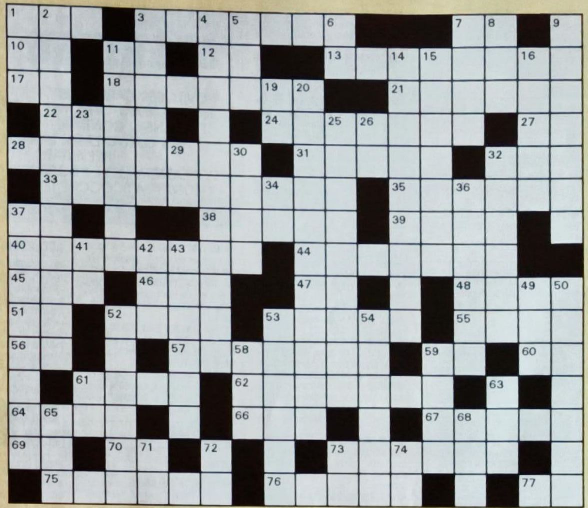
AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Libreria Hachette S.a. Rivadavia, 739, 1002 Buenos Aires; **Arabia Saudita:** Al-Khazindar Establishment, P.O. Box 157, Jeddah; **Australia:** Europress Distributors Pty.Ltd, Unit 3 119 Mcevoy Street Alexandria - N.S.W. 2015; **Austria:** Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; **Belgio:** A.M.P. 1 rue de la Petite-Ile 1070 Bruxelles; **Brasile:** Livraria Leonardo da Vinci Ltda, Rua Sete De Abril, 127, 2° Andar, S/22, Sao Paolo; **Canada:** Speedimpex Distributing Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ontario; **Costa Azzurra:** Presse Diffusion S.A. 7, rue Millo 98012 Monaco; **Danimarca:** Dansk Bladdistribution, Ltd., 9 Ved. Amagerbanen 2300 Kopenhagen; **Francia:** C.C.E.I., 107, rue Ráaumur, 75002 Paris; **Germania:** WE Saarbach GmbH Hans Boeckler 19 - 5030 Huert-Hermulheim; **Grecia:** Hellenic Distribution, Agency Ltd. 1 rue Digeni 17456 Alimos - Atene; **Inghilterra:** United Magazine Distributions Ltd. 1 Benwell Road London n. 7-7AX; **Jugoslavia:** Editoriale Stampa Triestina - Via del Montecchi 6 -34137 Trieste; **Lussemburgo:** Messagerie Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, 1022, Luxembourg; **Malta:** Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, La Valletta; **Olanda:** Betapress B.V Burg. Krollan 14 5126 PT Gilze; **Portogallo:** Armando Loureiro Pereira Lda, Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E. Lisboa 1; **Principato di Monaco:** Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; **Spagna:** S.G.E.L. Avda Valdelaparra - Poligono Industrial de Alcobendas, Alcobendas-Madrid; **Sud Africa:** L'Edicola Mico Pty, Ltd, Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; **Svezia:** Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; **Svizzera:** Schmidt-Agence AG-Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel-Kiosk A.G. Maubeestrasse 11 Bern-Naville S.A. 38-42 Avenue Vibert 1227 Carouge-Geneve; **Svizzera Canton Ticino:** Melisa S.A. Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; **Uruguay:** Julio Nunez, Av. Gonzalo Ramirez 1393 Montevideo; **U.S.A.:** Speedimpex U.S.A. Inc., 45-45 39th Street, Long Island City, N.Y 11104; **Venezuela:** Edital C.A. Calle Negrin, Edificio Davolca, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria esclusiva per la pubblicità: AREA NORD SPA Via Durini 24 20122 MILANO tel. 02/76020851 - telefax 02/76020894.

ARTICOLI, FOTO E DISEGNI NON RICHIESTI, ANCHE SE NON PUBBLICATI, NON VERRANNO RESTITUITI - Copyright «Autosprint» 1987. Registrato presso il Tribunale di Bologna, n. 3395 del 25/2/1969.

crucisprint

a cura di **GIANNI DIETRICH**



ORIZZONTALI. - **1** *Un Gp che si corre a Imola (sigla).* - **3** *L'unico Gp vinto in F.1 da Vittorio Brambilla, nel 1975 con la March.* - **7** *Iniziali di Wambergue.* - **10** *Le vocali di Schafer.* - **11** *Iniziali della Driano.* - **12** *Testa e coda a Ingliston.* - **13** *Quarto nel Campionato Giapponese F. 3000 nel 1993 con la Dome.* - **17** *Iniziali di Rayneri.* - **18** *Ha vinto la 500 Miglia di Indianapolis nel 1949.* - **21** *La macchina di Scott Pruett-Paul Gentilozzi-Butch Leitzinger, vincitori della 24 Ore di Daytona 1994.* - **22** *Navigatore due volte primo al Tour de Corse, nel 1973 con Jean Pierre Nicolas su Alpine Renault, nel 1980 con Jean Luc Therier su Porsche.* - **24** *Primo con Fabien Giroix e Markus Oestreich alla 24 Ore di Spa nel 1990 su Bmw.* - **27** *Mantova.* - **28** *Settima al Rally del Marocco nel Mondiale Rally 1975 su Peugeot.* - **31** *Secondo nel Campionato Britannico Turismo 1993 su Bmw.* - **32** *Seconda, terza e quarta di Sabine.* - **33** *Aristocratico rumeno, vincitore in coppia con Cristea su Ford del Rally di Montecarlo nel 1936.* - **35** *Decimo nel Campionato F. Indy 1993 con la Lola-Ford del Team Foyt.* - **37** *Il prototipo Simca di Bernard Fiorentino, vincitore nel 1973 del Rally Lyon-Charbonnieres.* - **38** *Rudi e Manfred, padre e figlio, ottavo e decimo al Safari Rally 1993.* - **39** *Ha vinto il Campionato Giapponese F.3 nel 1992.* - **40** *Ha vinto il Tour de Corse nel 1982 e nel 1985 con la Renault.* - **44** *La sede dell'ultima 500 Miglia del Campionato Nascar.* - **45** *Billy, indimenticato campione di motociclismo, corse in F.2 nel 1969.* - **46** *Un fuoristrada costruito in Romania.* - **47** *Prima e terza a Zuhai.* - **48** *«Corse dei Campioni» che organizzano in Usa con macchine tutte uguali.* - **51** *Il via a Nivelles.* - **52** *Il Team Campione Mondiale Sport Prototipi nel 1986 con le Porsche.* - **53** *Pilota locale, dodicesimo al Gp Canada nel 1967 con una vecchia Eagle.* - **55** *Ha vinto il Campionato Africano Rally nel 1992 con una Audi.* - **56** *Enna.* - **57** *La macchina di Jean Claude Andruet, primo al Rally Quattro Regioni 1981.* - **59** *Le vocali di Greco.* - **60** *Iniziali di Ronchi.* - **61** *La macchina di Jody Scheckter, vice-Campione Mondiale F.1 nel 1977.* - **62** *Ha vinto la 500 Miglia di Indianapolis nel 1927.* - **64** *Il maggiore Anthony, che rilevò la Talbot nel 1934.* - **66** *Il navigatore di Gregoire De Mevius, vincitore della Coppa Fia Gr. N nel Mondiale Rally 1992 con la «21 orizzontale».* - **67** *Navigatore due volte primo al Rally di Montecarlo, nel 1968 con Vic Elford su Porsche, nel 1971 con Ove Andersson su Alpine Renault.* - **69** *Imperia.* - **70** *Iniziali di Thiim.* - **73** *Terzo nel Campionato Mondiale F.1 nel 1983 su «57 orizzontale».* - **75** *Ha vinto il Campionato Italiano Slalom nel 1990, 1991, 1992 e 1993.* - **76** *Una Casa inglese che produce cambi.* - **77** *Salerno.*

VERTICALI. - **1** *La macchina con cui esordì in F.1 Philippe Alliot al Gp Brasile 1984.* - **2** *Campione Europeo F.2 nel 1969 con la Matra.* - **3** *Una sola volta al via in F.1, al Gp Germania nel 1953 con una vecchia «57 orizzontale».* - **4** *Il circuito con la Becketts e la Copse Corner.* - **5** *Tribunale Nazionale d'Appello.* - **6** *Testa e coda di Airkkala.* - **7** *Quello dei piloti viene misurato a inizio stagione.* - **8** *Wunstorf, Ledenon e Snetterton.* - **9** *Sesto nel Campionato Mondiale F.1 nel 1989.* - **11** *Lanciava in aria il suo cappellino nero ogni volta che una Lotus vinceva un Gp.* - **14** *La Lancia Delta Campione del Mondo Rally nel 1988 e 1989.* - **15** *L'auto vincente al Rally di Montecarlo nel 1959 con Paul Coltelloni e nel 1966 con Pauli Toivonen...* - **16** *La F.1 di Nicola Larini e Eric Van de Poele nel 1991.* - **19** *Iniziali di Crocioni.* - **20** *Ha vinto il Rally del Marocco nel Mondiale Rally 1971 con la «15 verticale».* - **23** *Vocali in Diekmann.* - **25** *Terzo nel Campionato Internazionale F. 3000 nel 1993.* - **26** *Due di Opert.* - **29** *Il via a Nishi Sendai.* - **30** *Negli anni '80 sostituirono i guard-rail in alcuni circuiti.* - **32** *Quarto in Classe N6 nel Campionato Italiano Velocità Turismo 1992.* - **34** *Sondrio.* - **36** *L'abbandono della corsa prima della fine.* - **37** *Campione Europeo F. Opel-Lotus nel 1993.* - **41** *Testa e coda di «Grizzly».* - **42** *Seconda, quarta e quinta a Nogaro.* -**43** *Guidò insieme con Maurizio Flammini le March della Csai nel Campionato Europeo F.2 nel 1974.* - **49** *Il centro della Rover.* - **50** *Un mitico modello della Porsche.* - **52** *Vice-Campione del Mondo F.1 nel 1959 con la «57 orizzontale».* - **53** *Sfortunato campione canadese scomparso nel 1993, quinto nella gara di Le Mans nel Campionato Internazionale F. 3000 nel 1989.* - **54** *La Ford di Klaus Ludwig, Campione Tedesco Turismo nel 1988.* - **58** *Rosel senza vocali.* - **59** *Sponsor delle Toyota di Piero Longhi e Gibo Pianezzola nel Campionato Italiano Rally 1994.* - **61** *Iniziali di Gollop.* - **63** *Vi si svolgono le operazioni di rifornimento e cambio gomme in corsa.* - **65** *Il terzo Grande Costruttore di Detroit.* - **68** *La macchina costruita da Allan McCall, che John Watson guidò nel Campionato Europeo F.2 nel 1972.* - **71** *Taranto.* - **72** *Ha vinto sei volte la 24 Ore di Le Mans (iniziali).* - **73** *Arezzo.* - **74** *Prima e terza di Nichols.*

N.B.: La soluzione del Crucisprint è alla pagina seguente

portobello

segue

Y10 INIEZIONE vetri elettrici, verde metallizzato, doppio specchietto retrovisore, chiusura centralizzata, catalitica, luglio 1993, **L. 13.000.000** vendesi. Telefonare 035/995098.

ALTRE

● **PROTOTIPO VELOCITA' SU TERRA** motore Ferrari 308, vendesi, esamino eventuale permute. Telefonare 0372/471103.

MONOPOSTO

● **DALLARA 388** completa, più numerosi ricambi, vero affare. Telefonare 02/70123115.

● **MINARDI F.1** M191, completa di motore Ferrari, vendesi. Telefonare 0337/593065.

KART

KART 100 CC internazionale Tony-Pcr, ex Europeo 1992, telaio modificato S.I. Kart, vendesi causa servizio militare **L. 2.300.000** trattabili. Telefonare 011/9711490.

ALL CAR RACING

ELABORAZIONE CENTRALINE ELETTRONICHE PER TUTTE LE AUTO

- STRADALI
- PERSONALIZZATE
- CORSA GR. «N» ED «A»
* PROVE IN PISTA
* COLLAUDI BANCO A RULLI
* DIMOSTRAZIONI IN SEDE

ROMA - Via S. Maria Goretti 16
Tel. 86207903 86207912 Fax 86207906

DISTRIBUTORE PER LOMBARDIA-VENETO-TRENTINO ALTO ADIGE
A.S. MOTOR SPORT
Via della Molinara
GRUMELLO DEL MONTE (BG)
Tel. 035/832244

KART 100 INTERNAZIONALE motore Italsystem, telaio Birel, molti ricambi come nuovi, vendesi vero affare. Telefonare 030/2520321.

KART CLASSE 100 usati, da **L. 1.300.000**, ottimi per amatori, spedizioni in contrassegno. Telefonare 0330/890522-039/2780722.

KART CROSS 60 PRO perfetto, mai corso, 2 assetti, gommato nuovo, pronto gare, vendesi o permutasi con kart 125 uguali condizioni. Telefonare 0182/50249 ore pasti.

KART disponiamo di motori Rotax 125 6 marce, raffreddamento acqua, accensione elettronica, valvola rotante, 23 hp adattabile, uso noleggio oppure hobby. Telefonare 02/9094901.

ACCESSORI

BANCO PROVA motori Quick 12000 Gm, 300 hp, nuovo, vendesi prezzo occasione con diversi accessori. Telefonare 0431/32029 ore 8-12/13-17.

● **ERRANI TEAM VENDE** per Lancia Delta prototipo: 3 roll-bar, cambio e differenziale Abarth 5-6 marce, centraline, assetti, gomme e ricambi vari. Telefonare 0546/620873-620577.

● **GOMME, CERCHI** Tyrrell, slick e pioggia, 7.0 x 16 x 10 -8.0 x 16 x 10, inoltre cerchi Campagnolo e ricambi Abarth. Telefonare 02/55302223 ore ufficio.

IMPIANTO RADIO con cuffia per due vetture, completo, con due esterni diretti e quattro meccanici, perfettamente funzionante, vendesi. Telefonare 039/9904043.

● **KIT SPECIALI** di potenziamento per Renault Clio 16v e Lancia Delta Evoluzione 16v Eprom, alberi a cammes, istruzioni per l'uso. Telefonare 0337/316113.

● **MOTORE ALFA ROMEO** F.2000, ottimo stato, vendesi **L. 7.000.000**. Telefonare 0337/332176.

● **MOTORI MUGEN-HONDA** ex Tatuus con attacchi, accessori vari per formula 3, vendesi prezzo interessante. Telefonare 039/9904043.

SCARDINO

NOVITÀ PER CARROZZIERI, RACING TEAM, OFFICINE
FAST LINEAR CONTROL
DISPOSITIVO LASER GONIOMETRO BREVETTATO
PER CONTROLLO E RISCONTRO COMPLETO GEOMETRIA SCOCCHE TELAI AUTOVEICOLI

SCARDINO - V.LE UMBRIA, 36 MILANO - 20135 - FAX. 02/5458818

● **MOTORE NUOVO** completo di accessori vendesi per Alfa Europa Boxer. Telefonare 059/360083.

● **MOTORE PEUGEOT 205 RALLYE** nuovo e tuta pilota Sparco taglia 48 vendesi. Telefonare 035/314941 ore pasti.

● **PER RENAULT 5 GT TURBO** Gr. N, assetto, Bilstein, ponte posteriore cambio, vendesi prezzo interessante. Telefonare 045/7703005 ore 20.

● **SLICK MICHELIN** 18-56-14, SB 10, SB 20 50% vendesi **L. 60.000**, 4 cerchi Peugeot 205 1600 **L. 400.000**. Telefonare 0437/590808.

SI COMPRA

AUTO

LANCIA DELTA EVOLUZIONE, incidentata, anche ricambi, vendesi. Telefonare 0546/620577 - 0337/ 594989 - 0337/613636.

● **PER FORD SIERRA COSWORTH** 1986, cercasi urgentemente, tetto apribile, completo di rivestimento interno (cielo). Telefonare 0522/890155.

ACCESSORI

● **LUCCHINI PROTOTIPO** fine 1991, costruito appositamente per salita, sempre assistito dal costruttore, 6 gare disputate regolamento Cn, volante estraibile, protezione, contagiri memorizzazione dati più stampante con o senza Ellegimotor. Alfa Romeo 3000, km. zero, mappatura centralina, volano, vettura vincente classe P2, tutto massimo aggiornamento, veramente nuovo, con garanzia, vendesi **L. 80.000.000**. Telefonare Castell 0342/612787.

SI CAMBIA O SI VENDE

AUTO

● **FIAT 127** 1050 per slalom, ravvicinato, motore nuovo, cofano vetroresina, vendesi o permutasi. Telefonare 045/8650156.

● **FORD ESCORT XR3J** Repetto, Gr. N 1600, vendesi, affittasi o anche permuta con auto pista, salita, rally. Telefonare 06/5020578-0336/784349.

● **FORD FIESTA 1.6 TURBO I,** 1991, nera, condizioni perfetta, vendesi con possibilità permuta. Telefonare 0523/539651 ore 20.

● **LANCIA DELTA EVOLUZIONE** Gr. N, 300 hp, bianca, solo tre gare, perfetta, vendesi per cessata attività anche con permuta stradale. Telefonare 0336/873589.

● **PEUGEOT 309 16V** Gr. N, km. 7000, Italtecnica, ottima, vendesi o permuto con N6. Telefonare 0336/440453.

● **OPEL KADETT** 16V, Gr. N, inurtata, competitiva, cerchi, gomme, vendesi o permutasi. Telefonare 0337/61151.

MONOPOSTO

● **DALLARA 389 VW** perfetta, vendesi o permutasi con auto stradale. Telefonare 0578/708300 Mauro.

VARIE

● **A SCUOLA DI RALLY CON I CAMPIONI** corso di 3 e 5 giorni, maggio, giugno. Istruttori: Longhi, De Martini, Pianezzola, Fabbri, Vacario. Caneva School 0424/64318.

● **AFFITTASI FORMULA MONZA** Reggiani, 1994, e formula 2000 1991. Telefonare 02/70123115.

● **AFFITTASI FORD SIERRA 3V** Gr. N, supercompetitiva, nazionali **L. 3.000.000**, internazionali **L. 6.000.000**, eventuale vendita. Telefonare 015/33491 ore ufficio.

● **AFFITTASI PEUGEOT 205**, 106 Gr. A, N, per rally 1., 2., 3. zona e salite. Telefonare 0121/501230.

racing line

THE ONLY ALTERNATIVE
pariali 95®
auto, moto & kart.
OMP - SPARCO

roma, 06 / 8085494

● **AFFITTASI** Peugeot 205 Rallye Gr. N, 106 xsi Gr. N, 309 Gr. N, nuova Renault Clio Williams Gr. N, tutte molto competitive per rally e salite su tutto il territorio e per qualsiasi tipo di competizione, possibilità di prova auto ante gara e gestione sponsor, formula tutto compreso. Telefonare 0342/217542 - 0337/386352.

● **ANNATE AUTOSPRINT** dal 1983 al 1993 vendesi ottimo prezzo. Telefonare 0174/...00.

● **BLACK DEVILS RACING TEAM** noleggia 2 Renault Clio Williams Gr. N, 3 Peugeot 106 Rallye Gr. N, 1 Peugeot 205 Rallye Gr. A, 2 Peugeot 205 Rallye Gr. N, 2 Opel Kadett Gr. N, Fiat 500 Trofeo. Telefonare 0341/491262-0337/527198.

● **CORSO FORMULA 3** Monza: 17-18 maggio, organizziamo provini per nuovi allievi. Via Brunelleschi-Cerro Maggiore (Mi). Telefono-fax 0331/592395 ore 9-12 escluso sabato-domenica.

● **CORSO GUIDA SICURA** antisbandamento Monza 17-18-19 maggio. Via Brunelleschi-Cerro Maggiore (Mi). Telefono-fax 0331/592395 ore 9-12 esclusi sabato-domenica.

● **CORSO RALLY** Delta Integrale, 6-7 e 8 maggio. Organizziamo provini per mini allievi. Via Brunelleschi-Cerro Maggiore (Mi). Telefono e fax 0331/592395 ore 9-12 escluso sabato/domenica.

● **CEPI NOLEGGIA** Renault Clio Williams Gr. N, n. 2 Peugeot 309 16V Gr. N, Peugeot 205 Rallye Gr. N, vendesi. Telefonare 055/2478301 - 0337/...

● **...SPORT NOLEGGIA** formula tutto compreso, Clio Williams Gr. N supercompetitive, rally, pista, salita. Telefonare ...860088.

● **FINALMENTE LA VERA** videocassetta dei rally siciliani! Con sole **L. 29.900** il resoconto ufficiale del campionato 7 zona: Targa e Messina, 60 minuti di grande emozione, con interviste, commenti, crash, realizzata dall'ormai famosa V.S. tel. e fax 0941/21653.

COSWORTH ENGINEERING - ENGLAND
DIVISIONE PISTONI E COMPONENTI MOTORE

DELTA INTEGRALE

PISTONI COSWORTH STAMPATI
LEGA: ALLUMINIO RR 58
COMPRESSIONE: 7,8:1
ALESAGGIO: 84 mm e 84,5 mm
SEGMENTI: Compressione 1MM
: Raschiaolio lamellare npr
UTILIZZO: GR. A - STRADALE

agente per l'Italia: SPEED CENTER BMC srl
Via Lamberti 154 c Medicina Bologna Tel. 051-857316 - fax 852659

crucisprint

R	S	M	■	A	U	S	T	R	I	A	■	■	■	P	W	■	N
A	E	■	C	D	■	I	N	■	■	A	P	I	C	E	L	L	A
M	R	■	H	O	L	L	A	N	D	■	■	N	I	S	S	A	N
■	V	I	A	L	■	V	■	C	E	C	O	T	T	O	■	M	N
H	O	E	P	F	N	E	R	■	S	O	P	E	R	■	A	B	I
■	Z	A	M	F	I	R	E	S	C	U	■	G	O	R	D	O	N
C	G	■	A	■	■	S	T	O	H	L	■	R	E	I	D	■	I
R	A	G	N	O	T	T	I	■	A	T	L	A	N	T	A	■	■
I	V	Y	■	A	R	O	■	■	Z	H	■	L	■	I	R	O	C
N	I	■	B	R	U	N	■	P	E	A	S	E	■	R	I	V	A
E	N	■	R	■	F	E	R	R	A	R	I	■	E	O	■	E	R
L	■	W	O	L	F	■	S	O	U	D	E	R	S	■	B	■	R
L	A	G	O	■	O	■	L	U	X	■	R	■	S	T	O	N	E
I	M	■	K	T	■	J	■	L	■	A	R	N	O	U	X	■	R
■	C	E	S	A	R	I	■	X	T	R	A	C	■	I	■	S	A

● **MODENA CORSE SPORT** noleggia Ford Escort Cosworth, Opel Astra 16V, 2 Peugeot 205 Rallye, Peugeot 106 Rallye tute Gr. N e Opel Kadett Gsi Gr. A. Telefonare 059/334311 ore ufficio.

● **NOLEGGIASI BANCO PROVA** motori, assistenza, acquisizione dati, ideale per mappature centraline. Telefonare Motorsport 0535/32230.

● **NOLEGGIASI OPEL CORSA GSI** Gr. N, competitiva, assistenza, kasco per 5. zona, vendesi. Telefonare a Fabio 055/8797331.

● **NOLEGGIASI** e vendesi motori Volkswagen Spiess F.3, Piemme Motors. Telefonare 02/718179.

● **NORD RACING** gestisce Ford Escort 4x4 Gr. N, Bmw M3 Gr. N, Peugeot 205 1.9 Gr. N, Opel Astra 16V Gr. A-N, Renault Clio Williams Gr. A-N, assistenza, kasco. Telefonare 0337/611151 -0523/330011.

● **MUNARETTO NOLEGGIA** Ford Escort Rs Cosworth 4x4, Renault Clio Williams gr. A/N, Renault 5 Gt Turbo Gr. N. Telefonare 0445/524347 - fax 0445/530089.

● **OPEL CORSA GSI** 16v, Gr. N, nuova, con assistenza Abaco Motori affitta. Telefonare 0461/990533 Trento.

● **PEUGEOT 205 RALLYE** Gr. N, noleggiasi per rally con Kasco, formula tutto compreso, **L. 15.000.000**. Telefonare 010/31349.

● **PEUGEOT 205 RALLYE** Gr. N, noleggiasi per rally con kasco, formula tutto compreso **L. 1.500.000**. Telefonare 010/313149.

● **PRIVATO NOLEGGIA** Peugeot 205 rallye Gr. N, vincente, slalom, F. Rally, rallysprint, 3. zona con assistenza. Telefonare 035/314941 ore pasti.

● **STYLCAR AFFITTA** con varie formule: Opel Astra 6 marce Gr. A, Opel Astra Gr. N, Lancia delta Gr. N, Renault 5 Gt Turbo, Gr. N. Telefonare 035/691373 - 0337/428868.

● **TREVISO RALLY AFFITTA** Opel Kadett Gr. A, Skoda Gr. A, Peugeot 205 1.6 Gr. N, Opel corsa Gsi Gr. N per singole gare o programmi gestione sponsor. Telefonare 0422/422059-0421/290390.

● **VIDEOCASSETTE RALLY** marzo, aprile 1994, Garda, Adria, 1000 Miglia, Montebelluna, Grignolino, Coppa Liburna, Piancavallo, Laghi, Forlì. Telefonare Video Si 045/995283.

● **VST PROTOTIPO 4 × 4** affittasi per stagione o vendesi. Telefonare 0337/626467.

● **VETTURE SPORTIVE**

RENO Racing shop
BOLOGNA
Via Riva Reno, 61 - Telef. 265545

Volanti speciali
Accessori sportivi
Elaborazioni estetiche

TUTE, CASCHI E ABBIGLIAMENTO OMOLOGATI
(spedizioni contrassegno)

dove si corre

a cura di MARISA IMBROGNO

7 GIORNI IN TV

RAI UNO
Martedì 3 maggio alle ore 14,00 «Tg1-Motori», rubrica per gli automobilisti del Tg1, a cura di Maurizio Beretta e condotta da Pierangelo Piegari (51932).

CINQUESTELLE
Sempre martedì 3 maggio alle ore 22,00 «Motori non Stop» con Patricia Pilchard e Paolo Bonaveri.

RAI DUE
Mercoledì 4 maggio alle ore 17,20 «Tg2-Motori» a cura di Gino Roca (810704).

ODEON
«Auto & ...Auto» andrà in onda mercoledì 4 maggio e, come sempre, sarà condotta dal giornalista Nestore Morosini (7896758). La replica è prevista sabato 7 maggio alle ore 12 (421200).

TMC
Mercoledì 4 maggio l'immancabile appuntamento con Renato Ronco e la trasmissione «Crono-Tempo di Motori» alle ore 0,15 (6581124). Naturalmente si parlerà di Imola e del Gran Premio di San Marino con ospiti, in studio, Michele Alboreto e Clay Regazzoni. Crono sarà replicata sabato alle ore 11,45 (1620698). Sempre sabato 7 alle ore 12,30 da Magione le prove del Civt, mentre domenica 8 alle ore 14,45 appuntamento con la gara del Superturismo.

ITALIA 1
Domenica 8 maggio alle ore 12,35 «Gran Prix» con Andrea de Adamich e Guido Schittone. Oltre al post Imola, nella trasmissione si parlerà di Delecour, intervistato nella sua casa francese dove si sta rimettendo dall'incidente subito.

RETE A
Venerdì 6 maggio alle ore 20,30 «Briefing Sport Magazine» programma condotto da Luigi Vigando.

RETE MIA
Lunedì 9 alle ore 19,45 «L'uomo e i motori».

VELOCITA'

8 MAGGIO

CAMPIONATO EUROPEO TRUCK A MISANO
Automotorsport Srl
Tel. 0541/615159

TURISMO, FERRARI 348 E CLIO A SPA-FRANCORCHAMPS
Racb
Tel. 0032/2/2300810

DTM E F.3 TEDESCA A NURBURGRING
Nurburgring GmbH
Tel. 0049/2691/3020

F.3 INGLESE A BRANDS HATCH
Brscc Brand Hatch
Tel. 0044/474/874445

F.3000 GIAPPONESE A MINE
Vicic/amsc
Tel. 0081/593/78/1111

CIVT E SUPERTURISMO A MAGIONE
Campionato Italiano Turismo
Amub Magione
Tel. 075/840303

CAMPIONATO ITALIANO SUPERCAR GT, PROTOTIPI TROFEO F.2000 E ROVER A PERGUSA
Ente Autodromo Pergusa
Tel. 0935/25660

COPPA CLIO, CHALLENGE F. FORD, EUROCUP F. RENAULT A MISANO
Automotorsport Srl
Tel. 0541/615159

F 3, F. FORD, F. RENAULT E CLIO A VARANO
Campionato svizzero
Sogesa
Tel. 0521/242820

RALLY

4-6 MAGGIO

TOUR DE CORSE
Campionato mondiale rally
Asac de la Corse
Tel. 0033/95/231501

6-7 MAGGIO

GIRO DEI MONTI SAVONESI
Coppa Italia rally 2. zona
Scuderia Tre Torri Corse
Savona

7-8 MAGGIO

FOREST RALLY A PERTH
Campionato australiano
Tel. 0044/264/772696

RALLY IMPRUNETA
Trofeo Terra
Squadra Corse Impruneta
Tel. 055/574787

8 MAGGIO

RALLYSPRINT FORTORE
Ac Campobasso
Tel. 0874/92941-2

13-15 MAGGIO

78. TARGA FLORIO
Campionato Europeo rally coef.5
campionato italiano assoluto
Ac Palermo
Tel. 091/348418

ALTRE SPECIALITÀ

5-8 MAGGIO

MILLE MIGLIA STORICA
Scuderie Mille Miglia
Brescia

7-8 MAGGIO

RALLYCROSS DE LOUSADA
Clube Automovel de Lousada
Tel. 00351/55/912857

TROFEO ALPE ADRIA
Regolarità Autostoriche
Trieste Racing Club
Tel. 040/313214

MILANO-VARESE
Campionato Italiano Fuoristrada
Coppa csai 4 x 4
Elephant Club Racing Team

8 MAGGIO

SALITA PREDAPPIO ROCCA DELLE CAMINATE
Gruppo Piloti Bandini
Tel. 0543/32100

SALITA ALGHERO SCALA PICCADA
Campionato Italiano della montagna
Ac Sassari
Tel. 079/271462

SLALOM SAN GIOVANNI
Monte Urano Corse
Airone Racing
Tel. 0734/842511

SLALOM NIEVE-MANGO
Coppa Csai 1. zona, Trofeo Nord
Supergara
Tel. 0173/65425

SLALOM LA SPEZIA-PITELLI
Ac La Spezia
Tel. 0187/511098

SLALOM REGGIO CALABRIA
Fata Morgana Corse
Tel. 0965/891656

SLALOM SALERNO-CROCE DI CAVA
Coppa csai 5. zona, Trofeo centro sud
Gierre Team
Tel. 089/ 251688 -792172 fax

SLALOM DI SIRACUSA
Scuderia Saint Paul Siracusa

GARA PER VETTURE ELETTROSOLARI A SIRACUSA
Scuderia Saint Paul Siracusa

FORMULA RALLY CENTROFIERA MONTICHIARI
Trofeo Csai F.Rally
Scuderia Brescia Rally
Tel. 030/2754112

VELOCITA' SU TERRA ALLA CHIUSA
Autocorse Agugliano
Tel. 071/907804

VELOCITA' SU TERRA A CAMPODORO
Campionato Italiano
Team Padova Cross
Tel. 049/9630465

6. COPPA DELLE CALABRIE
Regolarità Autostoriche
As Castrovillari

TRASMISSIONI VIA SATELLITE

■ EUROSPORT

Martedì 3 maggio

14.00 CAR RACING
Coppa del mondo indoor di Super Stock Car, gara disputatasi a Parigi-Bercey il 19 aprile

15.00 KARTING
Campionato Europeo - Gran Prix di Francia, la gara svoltasi a Valence il 17 aprile e che ha segnato l'apertura del campionato A e Super-A

Mercoledì 4 maggio

8.30 FORMULA ONE
programma con il resoconto del Gran Premio di San Marino e interviste ai protagonisti

22.00 MOTORS
campionato italiano rally

Giovedì 5 maggio

15.00 FORMULA ONE
replica

18.30 MOTORS
replica

Venerdì 6

18.30 INTERNATIONAL MOTORSPORT REPORT
resoconto di tutti gli sport automobilistici

Sabato 7 maggio

19.00 TOURING CAR
la telecronaca della gara del campionato tedesco Dtm, in programma al Nürburgring

Domenica 8

19.00 TOURING CAR
la gara del Dtm al Nürbugring

Lunedì 9

13.00 TOURING CAR
replica del Dtm al Nürburgring

20.00 SPEEDWORLD
sintesi del Superturismo di Vallelunga

■ DSF

Venerdì 6 maggio

23.45 MOTORSPORT
1.00 MONSTER TRUCKS

Sabato 7 maggio

13.00 MOTORSPORT
1.00 MOTORSPORT

Domenica 8

MOTORSPORT
Dream Cars

■ 3 SAT

Mercoledì 4 maggio

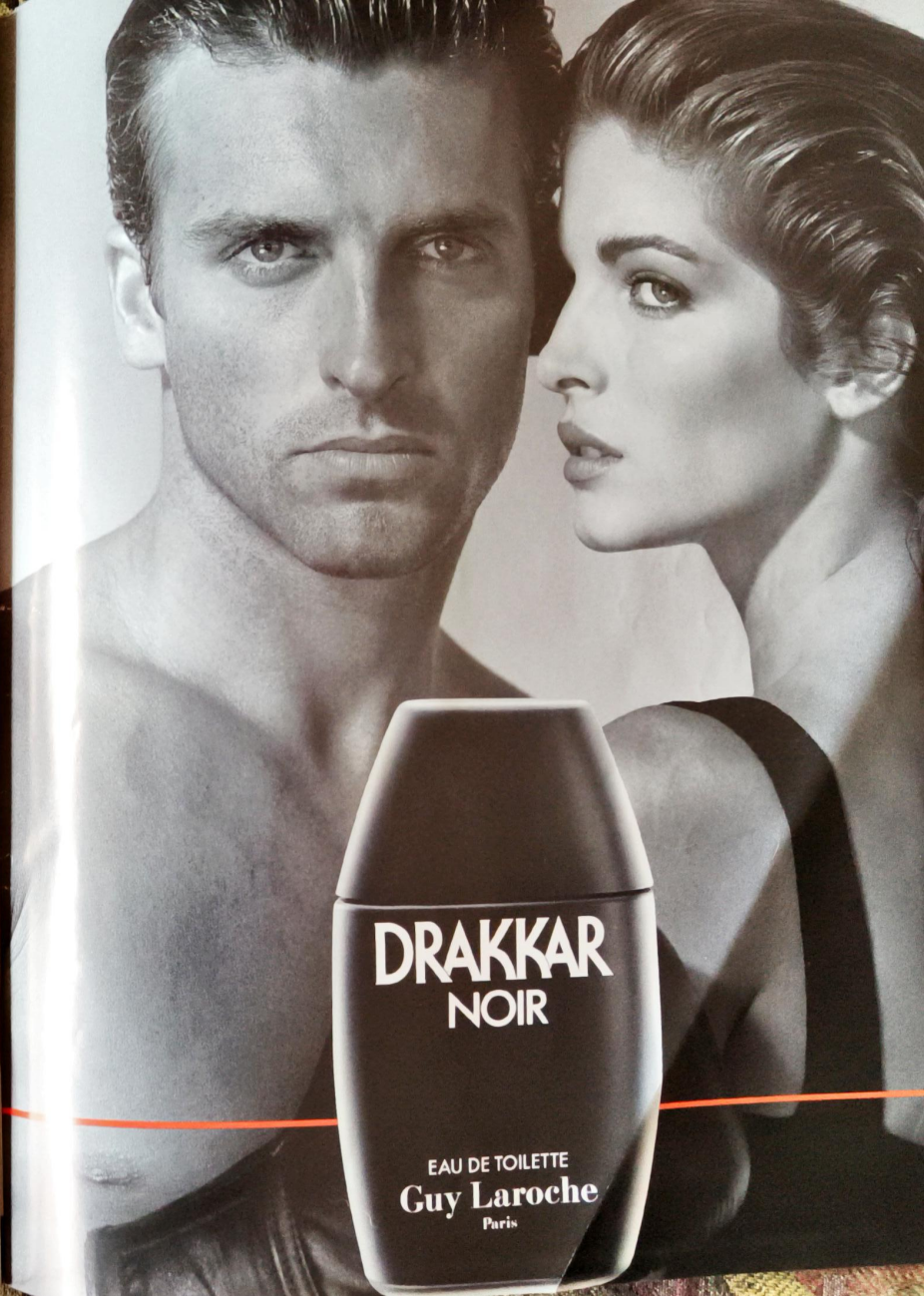
17.40 EUROTURISMO

Sabato 7

15.35 SPORTZEIT EXTRA
Le prove del Dtm, in programma al Nürburgring

Domenica 8

13.45 SPORTZEIT EXTRA
Le gare del Dtm



La nuova Carrera 911 è ora disponibile nella versione Cabrio. Come la Coupè anche la 911 Cabrio ha un nuovo design ed è dotata di assale posteriore a bracci multipli, impianto frenante potenziato con il sistema ABS 5, motore di 272 cv con cambio a 6 marce o Tiptronic e, a richiesta, differenziale autobloccante elettronico. Nuovo il frangivento automatico, per godersi l'aria senza problemi.

Venite a provare la nuova 911 Cabrio dal più vicino concessionario Porsche. Scoprirete una passione tutta nuova. L'indirizzo è sulle Pagine Gialle.

Porsche Italia, Corso Stati Uniti 35, 35020 Padova.

PORSCHE

Così si fa un'auto sportiva.

Porsche raccomanda: guidate con prudenza!

Nuova Porsche Cabrio.
Una passione tutta da scoprire.